

Eine ÖV-Offensive für den Kanton Basel-Landschaft

Motionen

- ÖV-Offensive Baselland (*Jan Kirchmayr*)
- Einführung des 15'-Taktes auf der Linie 70 (*Thomas Noack*)
- Mobilitätsmanagement für die öffentliche Verwaltung (*Désirée Jaun*)
- ÖV-Benutzung im TNW für Schulklassen vereinfachen (*Miriam Locher*)
- Schaffung eines kantonalen Mobilitäts-Innovationsfonds (*Etienne Winter*)

Postulate

- S-Bahn 15'-Takt Erweiterung Aesch-Laufen (*Linard Candreia*)
- Ein 11er-Expresstram fürs Birstal (*Jan Kirchmayr*)
- Bahnhof Böckten realisieren (Ausbauschnitt 2040/45) (*Sandra Strüby*)
- ÖV-Spätangebot im Homburgertal verbessern (*Sandra Strüby*)
- Benutzerfreundlichkeit und Attraktivität der Buslinie 64 stärken (*Ursula Wyss*)
- S-Bahn-Haltestelle St. Jakob bedienen (*Roman Brunner*)
- «Grüngleise» als Beitrag zu einem besseren Stadtklima (*Désirée Jaun*)
- Solarzellen auf ÖV-Haltestellen (*Désirée Jaun*)

Interpellationen

- Kapazitätserweiterung der Bahnlinie im Ergolzthal südlich Liestal (*Thomas Noack*)
- Angebotslücken schliessen (*Thomas Noack*)

Schriftliche Anfragen

- Verlängerung Buslinie 68 zum Tenniscenter an der Birs (*Jan Kirchmayr*)

Parlamentarischer Vorstoss

wird durch System eingesetzt

Geschäftstyp:	Motion
Titel:	ÖV-Offensive Baselland
Urheber/in:	Jan Kirchmayr, SP-Fraktion
Zuständig:	Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.
Mitunterzeichnet von:	Wird durch LKA ergänzt
Eingereicht am:	5. Mai 2022
Dringlichkeit:	—

Gemäss der aktuellen Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr macht der öffentliche Verkehr (ÖV) im Modalsplit 27.5 Prozent der Tagesdistanzen aus. Auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) entfällt mit 63.3 Prozent ein mehr als doppelt so grosser Anteil.¹ Gemäss dem Bundesamt für Umwelt ist der Verkehr für einen Drittel der CO₂-Emissionen in der Schweiz verantwortlich. Beim Verkehr gibt es somit eine wichtige Hebelwirkung, um den CO₂-Ausstoss zu verringern. Die Bevölkerung braucht attraktive Alternativen, damit sie auch tatsächlich umsteigt. Es braucht deswegen eine Verlagerung zu emissionsärmeren und energieeffizienteren Verkehrsträgern, insbesondere zum ÖV. In erster Linie ist es der ÖV, der den MIV auf mittlere und längere Distanz adäquat ersetzen kann.

Vor dem Hintergrund des Klimawandels erhält der ÖV eine noch viel wichtigere Bedeutung. Er ist einer der wichtigsten Schlüssel, um die Klimakrise zu bewältigen. Um den MIV-Anteil nachhaltig zu reduzieren, muss der ÖV gleichzeitig ausgebaut werden – sowohl im urbanen wie auch im ländlichen Raum. So plant der Bund gemäss dem aktuell bekannten Planungsstand für die „Bahnperspektive 2050“, welche die Grundlage für das nächste Ausbauprogramm AS 2040/45 bilden wird, den Anteil des öffentlichen Verkehrs um einen zweistelligen Prozentbereich und damit massiv zu erhöhen. Die Steigerung des Anteils des ÖVs soll dabei insbesondere in den Agglomerations- und intermediären Räumen erfolgen – zu denen auch weite Teile des Kanton Basel-Landschaft gehören. Der Kanton Basel-Landschaft muss deswegen eine ÖV-Offensive lancieren, mit dem Ziel den Anteil des ÖVs im Modalsplit im ganzen Kanton mittel- bis langfristig deutlich zu erhöhen. Der Regierungsrat soll dazu in einem Bericht aufzeigen, welche konkreten Massnahmen nötig sind, um eine deutliche Erhöhung zu erreichen.

Der Regierungsrat wird beauftragt, in einem Bericht aufzuzeigen, mit welchen Massnahmen er beim Modalsplit eine deutliche Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs im Kanton Basel-Landschaft erreichen kann.

¹ Bundesamt für Statistik, Mikrozensus Mobilität und Verkehr, 2015.

Liestal, 5. Mai 2022

Unterschrift:

Einreichen der persönlichen Vorstösse:

- Ein Vorstoss gilt als eingereicht, wenn er datiert und handschriftlich unterzeichnet in Papierform abgegeben wird (bis 15 Min. nach dem Beginn der Landratssitzung). -
 - Bitte schicken Sie den Vorstoss zudem als Word-Datei per E-Mail an landeskanzlei@bl.ch
-

Parlamentarischer Vorstoss**wird durch System eingesetzt**

Geschäftstyp:	Motion
Titel:	Einführung des Viertelstundentakts auf der Linie 70
Urheber/in:	Thomas Noack, SP Fraktion
Zuständig:	Sprecher/in bei Fraktionsvorstoss, Kommissionspräsidium bei Kommissionsvorstoss, sonst leer lassen
Mitunterzeichnet von:	Wird durch LKA ergänzt
Eingereicht am:	Klicken Sie hier, um ein Datum einzugeben.
Dringlichkeit:	—

2025 wird der 4-Spurausbau am Bahnhof Liestal abgeschlossen sein. Mit der Fertigstellung des Wendegleises wird auch ein wichtiger Ausbau des Angebots möglich. Ab Liestal wird auf diesen Zeitpunkt der Viertelstundentakt auf der S-Bahn nach Basel eingeführt.

Angekündigt ist auf diesen Zeitpunkt auch eine Verdichtung des Takts auf einen Viertelstundentakt im Stadtbusnetz Frenkendorf - Füllinsdorf - Liestal - Lausen auf den Linien 76 und 78.

Bereits per Ende 2022 wird die Waldenburgerbahn im Viertelstundentakt verkehren, gemäss der kürzlich vom Landrat überwiesenen Motion.

Zusammen mit der ausgebauten Waldenburgerbahn, dem regionalen Busnetz und dem Angebot von Park&Ride Parkplätzen für den MIV und zusätzlichen Veloparkplätzen am Bahnhof sind damit die Voraussetzungen für eine regionale Mobilitätsdrehscheibe weitgehend geschaffen.

Die Linie 70 von Liestal über Bubendorf - Ziefen nach Reigoldswil ist eine der am besten frequentierten Buslinien des Kantons. Mit dem Ausbau der Bachem in Bubendorf wird die Bedeutung dieser Verbindung noch weiter steigen. Im Jahr 2019 hat der Landrat aufgrund eines Postulats der SP und einer Petition aus den Gemeinden der Region bereits eine Optimierung der Busverbindungen der Linien 70 und 71 beschlossen. Der Grundtakt der Linie 70 besteht heute aus einem 30'-Takt. Die Linie 71 verkehrt in einem 60'-Takt. Die lange Wendezeit der Linie 71 am Bahnhof in Liestal wird für eine zusätzliche Fahrt zum Ortsende von Bubendorf und zurück als Linie 70 verwendet. Damit besteht für Bubendorf bereits ein recht gutes Angebot. Da aber die Zwischenkurse der Linie 70 am Ortsende von Bubendorf umkehren und die Linie 71 über Arboldswil verkehrt ist die Gemeinde Ziefen wesentlich schlechter bedient.

Für die Weiterentwicklung des hinteren Frenkentals wäre jedoch ein durchgehender Viertelstundentakt der Linie 70 über Bubendorf - Ziefen nach Reigoldswil ab dem Fahrplanwechsel 2025 wichtig. Mit diesem Angebot würden die attraktiven Wohn- und Arbeitsgebiete noch besser an das Bahnangebot der Mobilitätsdrehscheibe Liestal angeschlossen.

Der Viertelstundentakt auf der Buslinie ist auch deshalb wichtig, weil die Fernverkehrszüge nach Zürich und ins Mittelland nicht symmetrisch in Liestal ankommen und abfahren. Mit einem Halbstundentakt kann das Angebot nicht auf die Bahnverbindungen in alle Richtungen abgestimmt werden. Hingegen ermöglicht ein symmetrischer Viertelstundentakt, die Umsteigezeit in alle Richtungen auf unter 15 Minuten zu verkürzen.

Nicht zu vernachlässigen ist zudem der Aspekt, dass es sich beim Strassennetz-Abschnitt zwischen Bad Bubendorf und Liestal um eine sehr stark belastete Kantonsstrasse handelt. An einem Werktag verkehren dort rund 20'000 Autos. Es besteht deshalb die Notwendigkeit, die Flächeneffizienz zu erhöhen. Eine Taktverdichtung der Buslinie 70 könnte hierzu ebenfalls einen wichtigen Beitrag leisten.

Gestützt auf die vorangehenden Darlegungen beauftragen wir den Regierungsrat, mit der Einführung des Viertelstundentakts der S-Bahn in Liestal im Jahr 2025 auch einen durchgehenden Viertelstundentakt auf der Line 70 einzuführen.

Liestal, 5. Mai 2022

Unterschrift:

Einreichen der persönlichen Vorstösse:

- Ein Vorstoss gilt als eingereicht, wenn er datiert und handschriftlich unterzeichnet in Papierform abgegeben wird (bis 15 Min. nach dem Beginn der Landratssitzung). -
- Bitte schicken Sie den Vorstoss zudem als Word-Datei per E-Mail an landeskanzlei@bl.ch

Parlamentarischer Vorstoss**wird durch System eingesetzt**

Geschäftstyp:	Motion
Titel:	Mobilitätsmanagement für die öffentliche Verwaltung
Urheber/in:	Désirée Jaun
Zuständig:	Sprecher/in bei Fraktionsvorstoss, Kommissionspräsidium bei Kommissionsvorstoss, sonst leer lassen
Mitunterzeichnet von:	Wird durch LKA ergänzt
Eingereicht am:	5. Mai 2022
Dringlichkeit:	Wählen Sie ein Element aus.

Wie mittlerweile mehrfach festgehalten, liegen bei der Mobilität sowohl ein grosser Handlungsbedarf als auch ein grosses Potenzial, um nachhaltig zu handeln, Verantwortung zu übernehmen und zur Erreichung der Klimaziele beizutragen. Da handeln auf allen Ebenen gefordert ist, ist auch die öffentliche Verwaltung bzw. deren Umgang mit der Mobilität zu beachten. Auch im Energieplanungsbericht 2022 ist festgehalten, dass bei der Mobilität ein bedeutender Schwerpunkt liegt.

Mit Hilfe eines betrieblichen Mobilitätsmanagements können Unternehmen zu einer nachhaltigen, umweltschonenden und energieeffizienteren Zukunft beitragen. Es soll dabei ein ganzheitlicher Ansatz angestrebt werden, mit dem Ziel insbesondere umweltschonende Mobilität zu fördern, Anreize zu schaffen und Ressourcen zu schonen, was wiederum zur Standort- und Arbeitgeberattraktivität beiträgt. Mit einem betrieblichen Mobilitätsmanagement können die Verkehrsbelastung sowie die daraus resultierende Umweltbelastung reduziert werden, was wiederum die Effizienz des gesamten Verkehrssystems steigert und den Flächenbedarf verringert. Als weiterer Effekt der Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs kann auch die Gesundheit der Mitarbeitenden positiv beeinflusst werden.

Ein betriebliches Mobilitätsmanagement umfasst einige Handlungsfelder wie beispielsweise die Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs, Angebote für den öffentlichen Verkehr, Car-Sharing, Parkplatzbewirtschaftung etc. Alle diese Angebote und Massnahmen sollen aufeinander abgestimmt sowie entsprechend kommuniziert werden, um eine möglichst grosse Akzeptanz zu erzielen und die «Win-Win-Situation» bzw. den Nutzen für das Unternehmen sowie auch für die Umwelt und die Mitarbeitenden verständlich darzustellen. Dabei sollen sowohl für den Weg zur und von der Arbeit als auch für jenen aufgrund betrieblicher Gegebenheiten während der Arbeitszeit umweltfreundliche Lösungen gefunden und Anreize geschaffen werden.

In der öffentlichen Verwaltung des Kantons Basel-Landschaft werden bereits einige mögliche Handlungsfelder für ein solches Mobilitätsmanagements vorhanden sein oder behandelt. So wird beispielsweise die Einführung eines Job-Tickets für die Mitarbeitenden (gemäss Überweisung der Motion [2020/451](#)) vorbereitet. Alle diese Angebote und Massnahmen sollen in einem umfassenden

Mobilitätsmanagement zusammengeführt, ergänzt und aufeinander abgestimmt werden. Der Kanton Basel-Landschaft soll als umweltbewusster, fortschrittlicher und attraktiver Arbeitgeber seine Vorbildrolle wahrnehmen und mit einem entsprechenden betrieblichen Mobilitätsmanagement sein Engagement verstärken und aufzeigen.

Die Regierung wird beauftragt, ein für alle Standorte der öffentlichen Verwaltung des Kantons Basel-Landschaft geltendes, umfassendes betriebliches Mobilitätsmanagement mit Massnahmen und Angeboten zur Förderung einer umweltschonenden und energieeffizienten Mobilität zu erarbeiten und möglichst bald in Kraft zu setzen.

Liestal, 5. Mai 2022

Unterschrift:

Einreichen der persönlichen Vorstösse:

- Ein Vorstoss gilt als eingereicht, wenn er datiert und handschriftlich unterzeichnet in Papierform abgegeben wird (bis 15 Min. nach dem Beginn der Landratssitzung). -
- Bitte schicken Sie den Vorstoss zudem als Word-Datei per E-Mail an landeskanzlei@bl.ch

Parlamentarischer Vorstoss**wird durch System eingesetzt**

Geschäftstyp:	Motion
Titel:	Benutzung ÖV im TNW für Schulklassen vereinfachen
Urheber/in:	Miriam Locher
Zuständig:	Sprecher/in bei Fraktionsvorstoss, Kommissionspräsidium bei Kommissionsvorstoss, sonst leer lassen
Mitunterzeichnet von:	Wird durch LKA ergänzt
Eingereicht am:	5. Mai 2022
Dringlichkeit:	—

Der Lehrplan Volksschulen Baselland hält in den didaktischen Hinweisen zu «Räume, Zeiten, Gesellschaften» folgenden Sachverhalt fest:

Die Verbindung von Lernen innerhalb und ausserhalb der Schule ist von zentraler Bedeutung. Da Manches nur ausserhalb der Schule sicht- und erlebbar ist, ist es wichtig, ausserschulische Lerngelegenheiten im Unterricht zugänglich zu machen und mannigfache Erfahrungen der Schülerinnen und Schüler mit ihrer Umwelt in den Unterricht zu integrieren.

Ausserschulische Lernorte sind dadurch gekennzeichnet, dass direkte Begegnungen und Erkundungen ermöglicht werden. Diese Begegnungen werden von der Lehrperson initiiert und begleitet. Dabei stehen entdeckende, forschende und problembezogene Zugangsweisen für die Erschliessung im Vordergrund. Ausserschulische Lernorte sind Örtlichkeiten, die extra zum Lernen aufgesucht werden. Dazu gehören:

- *Standorte in der naturnahen Umwelt (z.B. im Wald, an Fliessgewässern, auf einer Wiese, am Weiher; botanische und zoologische Gärten, Sternwarten), in einer kulturgeprägten Umgebung (z.B. Äcker, Rebberge, archäologische Stätten) oder in der gebauten Umwelt (z.B. in der Stadt, bei historischen Bauten, in Kirchen);*
 - *Betriebe, Anlagen, Arbeitsstätten, die durch Fachpersonen (z.B. Försterinnen und Förster, Wildhüterinnen und Wildhüter, Handwerkerinnen und Handwerker, Dienstleistende) betreut und erschlossen werden (z.B. Arbeitsstätten, Betriebe oder Anlagen für den Verkehr);*
 - *Begegnungsorte und Situationen mit Menschen ausserhalb der Schule, die Zugänge zur Alltagswelt und unserer Umwelt ermöglichen (z.B. mit älteren Menschen, Religionsgemeinschaften);*
 - *Einrichtungen mit spezifisch didaktischer Ausrichtung oder museumspädagogischen Angeboten (z.B. Museen, Ausstellungen, Lehrpfade, Produktionsbetriebe).*
-

Es steht also ausser Frage, dass ausserschulische Lernorte eine wichtige Rolle im Unterricht der Volksschule spielen. Daneben sind aber auch Schullager und Schulverlegungen für das fachliche und interdisziplinäre Lernen wichtig. Dabei bietet unser Kanton und die Region den Schülerinnen und Schülern eine Vielzahl von kulturell und gesellschaftlich spannenden Lernorten zur Ergänzung des Unterrichts: Das Museum Baselland, Augusta Raurica, Museen in Basel-Stadt, Betriebsbesichtigungen ARA, KVA usw., Theateraufführungen Liestal/Basel, Zolli Basel, Kunsteisbahnen, Hallenbäder etc. All diese und vergleichbare Einrichtungen stellen eine wichtige Ergänzung zum Unterricht vor Ort an den Schulen dar.

Nach wie vor ist es aber so, dass die Budgets der Schulklassen, gerade auch auf Primarstufe, einerseits sehr unterschiedlich ausgestaltet sind und andererseits durch entsprechende Kosten für den Besuch solcher ausserschulischen Lernorte sehr stark belastet werden. Die Benutzung des ÖVs erfolgt für Schulklassen in Baselland entweder mit Einzel- oder mit Kollektivbilletten. Bei Kindergartenklassen können 8 Kinder mit einer erwachsenen, zahlenden Person kostenlos reisen. (Diese Lösung ist glücklicherweise seit einigen Jahren möglich, zuvor musste auch für Kindergartenklassen – unabhängig davon, ob die Kinder im sechsten Lebensjahr waren oder dieses schon vollendet hatten – ein Kollektivbillet gelöst werden.) Ab 10 Personen pro Schulklasse kann ein Kollektivbillet gelöst werden, dabei fährt die zehnte Person kostenlos mit. Die Finanzierung erfolgt entweder über die schmalen Klassenbudgets oder über das Einziehen der Fahrtkosten bei den Erziehungsberechtigten. Da aber gemäss Artikel 19 der Bundesverfassung der Grundschulunterricht unentgeltlich erfolgen muss, ist die zweite Variante sicher kritisch zu beurteilen und tangiert aufgrund der unterschiedlichen wirtschaftlichen Situationen der Familien auch die Chancengerechtigkeit.

Die Kosten für Ausflüge über im TNW sind beträchtlich. So wird das Klassenbudget bei einer Klasse mit 20 Schülerinnen und Schülern bei einer Reise über zwei Zonen bereits mit 100.- belastet, aus dem oberen Kantonsteil bis nach Basel ist man dann schon bei 200.-. Diese hohen Kosten führen dazu, dass gänzlich auf entsprechende Exkursionen verzichtet wird oder die Schulen auf privaten, motorisierten Transport ausweichen. Beide Varianten sind nicht unterstützenswert. Hierbei muss auch nochmals auf den eingangs erwähnten Passus im Lehrplan hingewiesen werden. Es geht nicht um Ausflüge, die aus reinem Vergnügen durchgeführt werden, sondern um den Besuch von wertvollen Institutionen und Orten, welche einen wichtigen Beitrag zu Bildung der Kinder leisten. Es braucht also eine Lösung, die den Schulen den Besuch ausserschulischer Lernorte ermöglicht, ohne dass dieser den fehlenden finanziellen Mitteln zum Opfer fällt.

Eine Möglichkeit sind hierbei vom TNW den Schulen zur Verfügung gestellte Tageskarten. Die Schulleitungen könnten so Multitageskarten (6 Fahrten auf einer Karte) direkt beim TNW beziehen und diese den Lehrpersonen für die Exkursionen zur Verfügung stellen. Aufgrund der langen Gültigkeitsdauer könnten nicht entwertete Fahrten für die nächste Exkursion oder von einer anderen Klasse genutzt werden. Der TNW würde die Kosten periodisch dem Kanton weiterverrechnen. Dieser könnte wiederum als Grosskunde von einem Rabatt profitieren.

Hierzu auch ein Auszug aus dem Bericht zum Postulat 2018/825: «Der Kanton bestimmt, welche Schulen berechtigt sind, Tageskarten beim TNW zu beziehen. Anhand einer Liste kann der TNW bei einer Bestellung die Berechtigung prüfen. Die Schulen müssten bestimmen, welche Tageskarten sie bestellen (ganzes TNW Gebiet oder Stadt Basel und Agglomeration). Bei diesem Ansatz kann der Kreis der berechtigten Schulen beliebig angepasst oder erweitert werden (z. B. Ausdehnung auf Primarschulen). Für Lehrpersonen wird die Benützung des öffentlichen Verkehrs innerhalb des TNW vereinfacht.»

Der Regierungsrat wird eingeladen, die nötigen gesetzlichen Grundlagen, eine Anpassung des Reglements des AVS, die entsprechende Weisung und die nötigen Grundlagen zur Finanzierung zu schaffen, um den Primar- und Sekundarschulen einen einfachen Bezug von Tageskarten zu ermöglichen.

Liestal, 5. Mai 2022

Unterschrift:

Einreichen der persönlichen Vorstösse:

- Ein Vorstoss gilt als eingereicht, wenn er datiert und handschriftlich unterzeichnet in Papierform abgegeben wird (bis 15 Min. nach dem Beginn der Landratssitzung). -
- Bitte schicken Sie den Vorstoss zudem als Word-Datei per E-Mail an landeskanzlei@bl.ch

Parlamentarischer Vorstoss**wird durch System eingesetzt**

Geschäftstyp:	Motion
Titel:	Schaffung eines kantonalen Mobilitäts-Innovationsfonds
Urheber/in:	Etienne Winter, SP-Fraktion
Zuständig:	Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.
Mitunterzeichnet von:	Wird durch LKA ergänzt
Eingereicht am:	5. Mai 2022
Dringlichkeit:	—

In der Stellungnahme des Regierungsrats zu den Empfehlungen der GPK betreffende Geschäftsbericht 2018 der BLT AG und der Visitation bei der BLT AG (2019/443) lehnt der Regierungsrat die Empfehlung 2 (Anpassung des Leistungsvertrags zur Innovationsförderung integrierende und ergänzende Angebote) ab. Dies, weil sich die Angebotsvereinbarung auf das Personenbeförderungsgesetz (PBG) und die dazugehörige Verordnung (ARPV) stützt, welche keine Aufnahme und Finanzierung integrierender und ergänzender Angebote vorsehen.

Der Regierungsrat führt hinsichtlich der kantonalen Möglichkeiten zur Förderung innovativer integrierender und ergänzender Mobilitätsangebote weiter aus, dass mit dem *Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs* stand heute kein gesetzlicher Auftrag besteht und entsprechende gesetzliche Grundlagen erst geschaffen werden müssen.

Als Möglichkeit zur finanziellen Unterstützung solcher Angebote führt der Regierungsrat die Schaffung eines Mobilitäts-Innovationsfonds aus, welcher die Vergabe von Mitteln nach klaren Richtlinien regelt und nicht einzelnen Transportunternehmen vorbehalten sein dürfe. Auch private Anbieter mit innovativen Ideen müssten sich um Mittel bewerben können.

Die Anregung des Regierungsrats, einen Mobilitäts-Innovationsfonds zu schaffen, wird von der Geschäftsprüfungskommission unterstützt und zur weiteren Prüfung empfohlen.

Ein ähnliches Finanzierungsmodell zur Förderung innovativer Mobilitätsangebote besteht zum Beispiel bereits im Nachbarkanton Aargau mit dem «Innovationsfonds Mobilitätsmanagement».

Gestützt auf diese Ausführungen beauftragen wir den Regierungsrat mit der Schaffung eines kantonalen Mobilität-Innovationsfonds und den hierfür notwendigen gesetzlichen Grundlagen.

Liestal, 5. Mai 2022

Unterschrift:

Einreichen der persönlichen Vorstösse:

- Ein Vorstoss gilt als eingereicht, wenn er datiert und handschriftlich unterzeichnet in Papierform abgegeben wird (bis 15 Min. nach dem Beginn der Landratssitzung). -
- Bitte schicken Sie den Vorstoss zudem als Word-Datei per E-Mail an landeskanzlei@bl.ch

Parlamentarischer Vorstoss

wird durch System eingesetzt

Geschäftstyp: Postulat
Titel: **15'-Takt Erweiterung Aesch-Laufen**
Urheber/in: Linard Candreia
Zuständig: -
Mitunterzeichnet von: -
Eingereicht am: 5. Mai 2022
Dringlichkeit: --

((Abschnittswechsel nicht löschen))

Das Laufental und der Thierstein wachsen bevölkerungsmässig recht stark. Nehmen wir zum Beispiel Zwingen, wo ein grosses Quartier mit Wohnungen am Entstehen ist.

Der Doppelspurausbau SBB im Laufental ist momentan in vollem Gang und wird dem Laufental und dem Thierstein künftig viel bringen. Der geplante zweite stündliche Interregio von Biel nach Basel mit Halt in Laufen neben dem bestehenden S-Bahn-Halbstundentakt bedeutet eine Steigerung des ÖV-Angebots und entlastet zweifellos die H18.

Für Zwingen, Grellingen und Duggingen und die angrenzenden Gemeinden sowie Teile des Thiersteins wird sich im Bahnangebot nichts ändern, trotz der Grossinvestitionen im Zusammenhang mit dem Doppelspurausbau.

Von Basel-Aesch ist ab 2029 ein S-Bahn-Angebot im 15'-Takt vorgesehen.

Eine Erweiterung des S-Bahn-Angebotes von Aesch nach Laufen wäre sicher wünschenswert, um den wachsenden Pendlerverkehr abzufedern.

Der Zeitpunkt wäre ideal, lieber heute als morgen entsprechende Überlegungen anzustellen, auch im Sinne von «gouverner c'est prévoir».

Ich bitte die Regierung, eventuell in Zusammenarbeit mit dem Kanton Solothurn, zu prüfen und zu berichten, ob es Sinn machen würde, den 15'-Takt mit S-Bahnen von Aesch nach Laufen zu erweitern und welche baulichen Massnahmen dafür notwendig wären. Im Weiteren bitte ich die Regierung zu prüfen und zu berichten, wie die Finanzierung aussehen würde und welche Argumente für oder gegen eine Realisierung sprechen.

Liestal, 5. Mai 2022

Unterschrift:

Einreichen der persönlichen Vorstösse:

- Ein Vorstoss gilt als eingereicht, wenn er datiert und handschriftlich unterzeichnet in Papierform abgegeben wird (bis 15 Min. nach dem Beginn der Landratssitzung).
- Bitte schicken Sie den Vorstoss zudem als Word-Datei per E-Mail an landeskanzlei@bl.ch

Parlamentarischer Vorstoss

wird durch System eingesetzt

Geschäftstyp:	Motion
Titel:	Ein 11er-Expresstram fürs Birstal
Urheber/in:	Jan Kirchmayr, SP-Fraktion
Zuständig:	Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.
Mitunterzeichnet von:	Wird durch LKA ergänzt
Eingereicht am:	5. Mai 2022
Dringlichkeit:	—

Im Leimental ist bereits ein Expresstram geplant. Es soll die Pendler*innen schneller von der Agglomeration in die Stadt Basel bringen. Dies unter anderem deswegen, weil im Leimental keine S-Bahn existiert. Im Birstal fährt zwar eine S-Bahn, diese bedient die zweitgrösste Gemeinde des Kantons – Reinach – jedoch nicht und auch in Münchensteins Westen ist die Bevölkerung schlecht an die S-Bahn angebunden. Reinacher*innen pendeln heute mit dem 11er-Tram nach Basel. Dieses braucht von Reinach Süd bis nach Basel SBB etwas mehr als zwanzig Minuten und verkehrt im 7.5-Minuten-Takt. Ausser während der Schulferien verkehrt zu den Stosszeiten zusätzlich der E-11er. Er fährt von Reinach Süd bis nach Basel und bedient bis zur Münchensteinerstrasse in Basel dieselben Haltestellen wie die Tramlinie 11.

Damit die Reinacher*innen schneller nach Basel kommen, würde sich die Realisierung eines Expresstrams analog dem Leimental anbieten. Das Expresstram könnte von Aesch oder Reinach Süd aus kurz vor dem regulären 11er, der weiterhin alle Haltestellen bedient, abfahren und nur jene Haltestellen bedienen, welche hochfrequentiert sind. Damit liessen sich – wie im Leimental – rund fünf Minuten der Fahrzeit einsparen. Für Pendler*innen, die in Reinach Süd einsteigen, verkürzt sich damit die Reisezeit um bis zu einem Viertel.

Ein weiterer Vorteil des Expresstrams ist, dass es nicht zu mehr geschlossenen Schranken führt, da man einfach eine bestehende Tramlinie (E11) in ein Expresstram umwandelt. Weiter sorgt das Expresstram dafür, dass die bestehende Schieneninfrastruktur effizient genutzt wird und es benötigt keine teureren neuen Gleisbauten, da die Tramstrecke bereits doppelspurig geführt wird. Es sind lediglich kleine Anpassungen an den Haltestellen notwendig. Und da Reinach über keinen S-Bahn-Halt verfügt, wäre allenfalls auch eine Finanzierung des Bundes via FABI/STEP möglich.

Der Regierungsrat wird beauftragt zu prüfen und zu berichten:

- **ob der bestehende E11er durch ein Expresstram ersetzt werden könnte.**
 - **welche Fahrzeiterparnis für die Passagiere ermöglicht werden kann.**
 - **welches Fahrgastpotenzial ein Expresstram im Birstal hätte.**
-

- **ob das Expresstram bereits von Aesch statt von Reinach Süd aus angeboten werden könnte.**
- **ob eine Finanzierung via FABI/STEP und/oder Agglomerationsprogramm möglich ist.**
- **welche Investitionskosten ein 11er-Expresstram fürs Birstal auslösen würde. (Anpassungen von Haltestellen etc.)**

Liestal, 5. Mai 2022

Unterschrift:

Einreichen der persönlichen Vorstösse:

- Ein Vorstoss gilt als eingereicht, wenn er datiert und handschriftlich unterzeichnet in Papierform abgegeben wird (bis 15 Min. nach dem Beginn der Landratssitzung). -
- Bitte schicken Sie den Vorstoss zudem als Word-Datei per E-Mail an landeskanzlei@bl.ch

Parlamentarischer Vorstoss

wird durch System eingesetzt

Geschäftstyp: Postulat

Titel: **Bahnhof Bökten realisieren (Ausbauschnitt 2040/45)**

Urheber/in: Sandra Strüby-Schaub

Zuständig:

Mitunterzeichnet von: wird durch LKA ergänzt

Mitunterzeichner/innen unterschreiben wie bisher auf dem Original bzw. auf der dem Originalvorstoss angehängten Liste.

Eingereicht am: 5. Mai 2022

Dringlichkeit: --

((Abschnittswechsel nicht löschen))

Die Gemeinde Bökten liegt zwischen den beiden grösseren Gemeinden Sissach und Gelterkinden und ist durch die Hauptstrasse aber auch durch das Bahntrasse geprägt. Verkehrstechnisch also eigentlich gut gelegen, haben die Einwohnerinnen und Einwohner von Bökten keine besonders guten Verbindungen mit dem Öffentlichen Verkehr. Der Bus fährt einmal pro Stunde ab Sissach, der letzte Kurs unter der Woche fährt 19:06 Uhr ab Sissach oder 19:16 Uhr ab Gelterkinden, am Wochenende gar bereits um 18:06 Uhr ab Sissach.

Gerade die Bahn, welche den Bökterinnen und Bökter quasi vor der Nase durch- resp. eben vorbeifährt, böte eine grossartige Möglichkeit, besser ans ÖV-Netz angeschlossen zu sein. Ein Halt der S3 in Bökten würde die Anbindung an das ÖV-Netz schlagartig um ein Vielfaches verbessern.

Der Regierungsrat wird gebeten, zu prüfen und zu berichten, wie eine Realisierung eines Bahnhofes in Bökten im Zuge des Ausbauschnittes 2040/45 aussehen könnte.

Liestal, 7. April 2022

Unterschrift:

Einreichen der persönlichen Vorstösse:

- Ein Vorstoss gilt als eingereicht, wenn er datiert und handschriftlich unterzeichnet in Papierform abgegeben wird (bis 15 Min. nach dem Beginn der Landratssitzung).
- Bitte schicken Sie den Vorstoss zudem als Word-Datei per E-Mail an landeskanzlei@bl.ch

Parlamentarischer Vorstoss

wird durch System eingesetzt

Geschäftstyp: Postulat

Titel: **ÖV-Spätangebot im Homburgertal verbessern**

Urheber/in: Sandra Strüby-Schaub

Zuständig:

Mitunterzeichnet von: wird durch LKA ergänzt

Mitunterzeichner/innen unterschreiben wie bisher auf dem Original bzw. auf der dem Originalvorstoss angehängten Liste.

Eingereicht am: 5. Mai 2022

Dringlichkeit: --

((Abschnittswechsel nicht löschen))

Von Sonntag bis Donnerstag fährt die letzte S9 um 23:05 Uhr ab Sissach nach Olten. Dies bedeutet, dass ab Basel spätestens 22:43 der Zug nach Sissach erwischt werden muss, wenn man mit dem ÖV aus der Stadt nach Hause ins Homburgertal gelangen will. Gerade bei einem Kino- oder Konzertbesuch ist dies fast unmöglich. Ebenfalls ärgerlich ist dieser Umstand für Personen, welche unregelmässig arbeiten und abends auf eine spätere Verbindung angewiesen sind. Für sie ist die letzte Abfahrt um 23:05 Uhr ab Sissach zu früh.

Von Olten her ist die letzte Abfahrt ins Homburgertal um 22:37 ebenfalls oft zu früh. Eine mögliche Alternative bietet dann lediglich die S3 rund 10 Minuten später um 22:48 Uhr ab Olten, die um in Sissach um 23:05 Uhr ein Umsteigen auf die letzte S9 ins Homburgertal ermöglicht. Eine spätere Heimkehr mit dem Öffentlichen Verkehr ist nicht möglich.

An Freitagen und Samstagen fährt um 00:10 Uhr der erste Nachtkurs als Bus 108 von Sissach nach Läfelfingen. Die Einführung einer zusätzlichen S9 um 00:05 Uhr ab Sissach oder eines Buskurses 108 um 00:05 Uhr oder 00:10 Uhr an allen Wochentagen wäre damit eine wichtige Verbesserung für die ÖV-Nutzerinnen und -Nutzer des Homburgertales.

Auch das Nachtangebot an Freitagen und Samstagen im Homburgertal ist verbesserungswürdig. So fahren ab Mitternacht Nachtbusse anstelle der S9 von Sissach ins Homburgertal. Diese verkehren um 00:10 Uhr, 02:10 Uhr und 03:10 Uhr. Dass um 01:10 Uhr kein Kurs fährt, ist unverständlich und der Taktfahrplan wird so nicht eingehalten. Ausserdem wäre ein Bus um 01:10 Uhr wichtig, damit die Passagiere auf der Rückreise aus Basel oder Liestal einen Anschluss in Sissach haben.

Der Regierungsrat wird gebeten,

- **zu prüfen und zu berichten, wie hoch die Kosten für einen zusätzlichen Kurs 108 in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag um 01:10 Uhr**

**ab Sissach wären. Ausserdem soll geprüft werden, ob die Einführung eines solchen
Kurses spätestens auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2023 möglich wäre.**

- **auf den Fahrplanwechsel 2023 die Einführung eines zusätzlichen Kurses der S9 oder
eines Busses 108 ab Sissach um Mitternacht von Sonntag bis und mit Donnerstag zu
prüfen.**

Liestal, 5. Mai 2022

Unterschrift:

Einreichen der persönlichen Vorstösse:

- Ein Vorstoss gilt als eingereicht, wenn er datiert und handschriftlich unterzeichnet in Papierform
abgegeben wird (bis 15 Min. nach dem Beginn der Landratssitzung).
- Bitte schicken Sie den Vorstoss zudem als Word-Datei per E-Mail an landeskanzlei@bl.ch

Parlamentarischer Vorstoss**wird durch System eingesetzt**

Geschäftstyp: Postulat

Titel: **Benutzerfreundlichkeit und Attraktivität der Buslinie 64 stärken**

Urheber/in: SP

Zuständig: Ursula Wyss Thanei

Mitunterzeichnet von: Wird durch LKA ergänzt

Eingereicht am: Klicken Sie hier, um ein Datum einzugeben.

Dringlichkeit: Bitte wählen Sie ein Element aus...

Die Buslinie Nummer 64 ist während gut 17 Stunden täglich in Betrieb, ab 5:30 Uhr bis fast 23 Uhr. Zu den Stosszeiten morgens, mittags und abends fährt der Bus im 15 Minuten Takt, während insgesamt knapp 12 Stunden. Die Abfahrtszeiten ändern während des Tages und folgen drei verschiedenen Fahrplänen.

Morgens während der Stosszeit gelten 2 unterschiedliche Fahrpläne mit unterschiedlichen Fahrzeiten, der eine von 6 Uhr bis 8 Uhr und der andere von 8 Uhr bis 9:30 Uhr, beide jeweils im 15-Minuten Takt. Dasselbe passiert am Abend. Nach 19 Uhr wechselt der Fahrplan ebenfalls für eine Stunde. Dies ist nicht nutzerfreundlich, denn die mehrfach während des Tages wechselnden Abfahrtszeiten verwirren und sind schlecht zu memorieren.

Darüber hinaus ist die Zuverlässigkeit der Buslinie 64 stark abhängig vom Verkehrsaufkommen.

Der Regierungsrat ist gebeten zu evaluieren, wie die Attraktivität der Buslinie 64 gestärkt werden kann, indem geprüft wird, ob

- **der Fahrplan der Buslinie 64 benutzerfreundlicher ausgestaltet werden kann.**
- **der Fahrplan auf die wichtigsten Anschlüsse z.B. auf die S3 abgestimmt werden kann.**
- **die Streckenführung einen zuverlässigen Betrieb zulässt oder allenfalls eine idealere Streckenführung gefunden werden kann.**
- **wie mit zusätzlichen Busspuren in kritischen Knotenbereichen der Betrieb der Buslinie 64 für die Kund:innen zuverlässiger gestaltet werden kann.**

Liestal, Klicken Sie hier, um ein Datum einzugeben.

Unterschrift:

Einreichen der persönlichen Vorstösse:

- Ein Vorstoss gilt als eingereicht, wenn er datiert und handschriftlich unterzeichnet in Papierform abgegeben wird (bis 15 Min. nach dem Beginn der Landratssitzung). -
- Bitte schicken Sie den Vorstoss zudem als Word-Datei per E-Mail an landeskanzlei@bl.ch

Parlamentarischer Vorstoss

wird durch System eingesetzt

Geschäftstyp:	Postulat
Titel:	S-Bahn-Haltestelle St. Jakob bedienen
Urheber/in:	Roman Brunner
Zuständig:	Sprecher/in bei Fraktionsvorstoss, Kommissionspräsidium bei Kommissionsvorstoss, sonst leer lassen
Mitunterzeichnet von:	Wird durch LKA ergänzt
Eingereicht am:	5. Mai 2022
Dringlichkeit:	—

S-Bahn-Haltestelle St. Jakob bedienen

Im Osten des Gebiets St. Jakob sind die Quartierplanvorschriften [Hagnau/Schänzli](#) in Muttenz seit Ende 2021 rechtsverbindlich. Auf dem Gebiet sind ca. 630 Wohnungen und rund 700 Arbeitsplätze geplant. Daneben ist eine vielseitige Freizeitnutzung angedacht. Zusätzlich wird das Reitsportareal Schänzli zum Naherholungsgebiet umgestaltet. Diese neuen Nutzungen werden einen erhöhten Mobilitätsbedarf mit sich bringen. Eine neue Bushaltestelle in der Hagnaustrasse soll diesem Bedürfnis gerecht werden.

Im Westen des Gebiets St. Jakob wird das «Areal Wolf» in den nächsten Jahren und Jahrzehnten eine grosse Veränderung erfahren. Der entsprechende [Ratschlag](#) wird momentan in der baselstädtischen Bau- und Raumplanungskommission beraten. Die Regierung schreibt darin bei der Behandlung mehrerer Anregungen und Einsprachen selbst, dass «die angedachte S-Bahnhaltestelle (Wolf) sowie deren Lage problematisch sein könne» und dass die weitere Planung und Umsetzung der S-Bahnhaltestellen im Raum Wolf/St. Jakob im Rahmen der Bahnplanungen zum Bahnknoten Basel erfolge.

Beim Stadion St. Jakob haben wir bereits heute eine ausgebauten S-Bahnhaltestelle, die allerdings nur in Ausnahmefällen bei Ereignissen und Events im Stadion St. Jakob bedient wird. Ich bitte den Regierungsrat des Kantons Baselland vor diesem Hintergrund zu prüfen und zu berichten,

- **ob die geplante S-Bahn-Haltestelle Wolf so realisiert werden kann, dass auch die Nutzer:innen des Areals Hagnau/Schänzli und die Besucher:innen des Joggeli und der Sportanlagen St. Jakob davon profitieren können.**
 - **ob der Bahnhof St. Jakob als reguläre S-Bahn-Haltestelle bedient werden kann, allenfalls auch nur mit einem Teil der dort zukünftig verkehrenden S-Bahn-Kurse.**
 - **welche baulichen Anpassungen allenfalls notwendig sind, um die S-Bahnhaltestelle als reguläre Haltestelle nutzen zu können.**
-

- **ob er bereit ist, die Planung eines S-Bahn-Halts St. Jakob zügig vorwärtszutreiben, um ihn in das nächste Bahnausbauprogramm AS 2040/45 eingegeben zu können.**
- **wie er gedenkt, für den S-Bahn-Halt St. Jakob auf die Bahnplanung zum Bahnknoten Basel einzuwirken.**

Liestal, 5. Mai 2022

Unterschrift:

Einreichen der persönlichen Vorstösse:

- Ein Vorstoss gilt als eingereicht, wenn er datiert und handschriftlich unterzeichnet in Papierform abgegeben wird (bis 15 Min. nach dem Beginn der Landratssitzung). -
- Bitte schicken Sie den Vorstoss zudem als Word-Datei per E-Mail an landeskanzlei@bl.ch

Parlamentarischer Vorstoss

wird durch System eingesetzt

Geschäftstyp:	Postulat
Titel:	«Grüngleise» als Beitrag zu einem besseren Stadtklima
Urheber/in:	Désirée Jaun
Zuständig:	Sprecher/in bei Fraktionsvorstoss, Kommissionspräsidium bei Kommissionsvorstoss, sonst leer lassen
Mitunterzeichnet von:	Wird durch LKA ergänzt
Eingereicht am:	Klicken Sie hier, um ein Datum einzugeben.
Dringlichkeit:	Wählen Sie ein Element aus.

In dicht bebauten, vor allem stadtnahen, Gebieten mit viel versiegelter Fläche und hohem Verkehrsaufkommen heizt sich das Klima immer mehr auf, was negative Folgen für das Wohlbefinden und die Gesundheit von Mensch und Natur mit sich bringt und was zu Folgekosten führt.

Durch die undurchlässigen Beläge wird unter anderem der natürliche Wasserhaushalt negativ beeinflusst, da bei Niederschlag das Wasser nicht versickern kann. Bei starkem Regen kann dies zu einer Überlastung der Kanalisation führen und belastetes Wasser muss zurückgehalten oder direkt in Gewässer eingeleitet werden. Dadurch entstehen nebst Verunreinigungen höhere Kosten für die Wasserreinigung.

Sogenannte «Hitzeinseln» entstehen unter anderem durch die verminderte Verdunstungsleistung des versiegelten Bodens. Die Luft wird trockener und kann durch die Verdunstung weniger gekühlt werden und heizt sich noch mehr auf. Der Boden heizt sich zusätzlich auf, wenn Frischluftschneisen fehlen und die warme Strahlung der Sonne oder die Abwärme der Gebäude absorbiert werden. Zur Verminderung von diesen «Hitzeinseln» und zur Kühlung tragen entsiegelte Flächen, schattenspendende Bäume sowie Grün- und Wasserflächen massgeblich bei. Bei der Planung und Umsetzung solcher mildernden Faktoren werden oftmals die Verkehrsflächen zu wenig berücksichtigt oder sogar ausgenommen, wodurch wichtiges Potenzial ungenutzt bleibt. Da die Flächen jedoch begrenzt sind, sollte auch dieses ausgeschöpft werden.

Beispielsweise durch die Begrünung von Tramgleisen könnten eine Vielzahl von Effekten erzielt werden, die sich positiv auf Ökologie, Ökonomie sowie die Gesundheit und Lebensbedingungen der Bevölkerung auswirken. Diese Effekte lassen sich wie folgt kurz zusammenfassen:

- Da Grünflächen weniger Wärme speichern als versiegelte Flächen und zudem schneller wieder abkühlen, fällt die Aufwärmung geringer aus und die Umgebungstemperatur steigt weniger an. Dies schafft bessere Bedingungen für das Stadtklima und reduziert «Hitzeinseln».
 - Pflanzen binden Staub / Feinstaub aus der Luft.
-

- Grünflächen speichern Wasser und tragen zur Verbesserung der Regenwasserrückhaltung bei, wodurch die Kanalisation und Wasseraufbereitungsanlagen entlastet werden können.
- Durch Verdunstung wird das Niederschlagswasser an die Luft abgegeben. Die dadurch höhere Luftfeuchtigkeit erzeugt Verdunstungskühle, was wiederum die Umgebungsluft kühlt.
- Da sich der Boden und die Umgebung weniger aufheizen, wird auch das Schienenmaterial weniger erhitzt. Dies reduziert Materialschäden wie Schienenbrüche und es entstehen geringere Instandhaltungskosten.
- Grünflächen sind weniger schallreflektierende Oberflächen und vermindern dadurch die Lärmbelastung. So werden weniger zusätzliche Lärmschutzmassnahmen notwendig.
- Ökologisch und naturnahe bewirtschaftete Grünflächen fördern die Biodiversität.

Solche «Grünleise» bringen somit einige Vorteile mit sich und tragen einen wichtigen Teil zu einem guten Stadtklima bei. Es gibt dazu schon einige vorhandene oder sich aktuell in der Umsetzung befindliche Beispiele. So realisiert aktuell der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) eine entsprechende Testanlage oder solche Gleise werden auch im Ausland wie z.B. in Wien immer mehr eingesetzt. Im Gegensatz zu den vorhandenen Rasentrassees in Basel mit einer durchgehenden Betonschicht unter dem Rasen werden bei modernen «Grünleisen» die Schienen auf einem Längsbetonbalken befestigt. Der Bereich zwischen und seitlich der Schienen ist nach unten offen und entsiegelt – wodurch sowohl die genannten ökologischen Vorteile wie auch Lärmreduktionen resultieren.

Der Regierungsrat wird gebeten, zu prüfen und berichten, bei welchen laufenden und anstehenden Verkehrsprojekten mit Tramnetzverbindungen «Grünleise» unter Berücksichtigung verschiedener Besitzverhältnisse (Bund, Kanton, Gemeinde, Dritte) eingesetzt werden könnten, wie diese realisiert werden können und wie die Planung solcher Gleise zukünftig gefördert und in Projekte integriert werden kann. Dabei sind die kurzfristigen Mehrkosten gegenüber den Vorteilen und geringeren Folgekosten abzuwägen.

Liestal, Klicken Sie hier, um ein Datum einzugeben.

Unterschrift:

Einreichen der persönlichen Vorstösse:

- Ein Vorstoss gilt als eingereicht, wenn er datiert und handschriftlich unterzeichnet in Papierform abgegeben wird (bis 15 Min. nach dem Beginn der Landratssitzung). -
- Bitte schicken Sie den Vorstoss zudem als Word-Datei per E-Mail an landeskanzlei@bl.ch

Parlamentarischer Vorstoss

wird durch System eingesetzt

Geschäftstyp: Postulat

Titel: **Solarpanels auf ÖV-Haltestellen**

Urheber/in: Désirée Jaun

Zuständig: Sprecher/in bei Fraktionsvorstoss, Kommissionspräsidium bei Kommissionsvorstoss, sonst leer lassen

Mitunterzeichnet von: Wird durch LKA ergänzt

Eingereicht am: 5. Mai 2022

Dringlichkeit: —

Wie im Energieplanungsbericht 2022 als eine der Stossrichtungen festgehalten, soll die Nutzung der Solarenergie forciert werden und dies insbesondere an Gebäuden. Der Regierungsrat möchte den Ausbau von Photovoltaik-Anlagen anstreben und legt Ausbauziele fest, die auch zur Erreichung des Netto-Null-Zieles bis 2050 beitragen sollen. Dafür muss jede Möglichkeit, die dazu beitragen kann, geprüft und jedes Potenzial auch tatsächlich ausgeschöpft werden. So auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Es muss laufend geprüft werden, mit welchen Massnahmen die Fahrzeuge sowie die Infrastruktur energieeffizienter eingesetzt werden können.

An einer Vielzahl von Bus- und Tramhaltestellen entsteht ein Energiebedarf für die Beleuchtung, den Betrieb von Billettautomaten oder die Anzeigetafel der elektronisch betriebenen dynamischen Fahrgastinformation (DFI). Bei neu erstellten Haltestellen werden oftmals normierte Bauten verwendet, die zu einem grossen Teil aus Glasflächen bestehen. Gemäss dem aktuellen Stand der Technik können auch Glasflächen mit Photovoltaik-Elementen ausgestattet werden, die Strom erzeugen, der für den Betrieb der elektronischen Gerätschaften einer Haltestelle verwendet werden kann.

Der Regierungsrat wird beauftragt, zu prüfen und berichten, wie die Infrastruktur der ÖV-Haltestellen energieeffizienter gestaltet werden kann. Er soll insbesondere darlegen, wie die Verwendung von Photovoltaik-Elementen dazu beitragen kann, wo diese sinnvoll eingesetzt werden können und mit welchen Kosten zu rechnen wäre. Dabei sind die verschiedenen Besitzverhältnisse (Bund, Kanton, Gemeinde, Dritte) zu berücksichtigen, kooperative Lösungen anzustreben und geeignete politische Instrumente anzuwenden (kantonale Vorgaben, Anpassung von Eignerstrategien u.a.m.).

Liestal, 5. Mai 2022

Unterschrift:

Einreichen der persönlichen Vorstösse:

- Ein Vorstoss gilt als eingereicht, wenn er datiert und handschriftlich unterzeichnet in Papierform abgegeben wird (bis 15 Min. nach dem Beginn der Landratssitzung). -
- Bitte schicken Sie den Vorstoss zudem als Word-Datei per E-Mail an landeskanzlei@bl.ch

Parlamentarischer Vorstoss

wird durch System eingesetzt

Geschäftstyp:	Interpellation
Titel:	Kapazitätserweiterung der Bahnlinie im Ergolztal südlich Liestal
Urheber/in:	Thomas Noack
Zuständig:	Sprecher/in bei Fraktionsvorstoss, Kommissionspräsidium bei Kommissionsvorstoss, sonst leer lassen
Mitunterzeichnet von:	Wird durch LKA ergänzt
Eingereicht am:	5. Mai 2022
Dringlichkeit:	—

Der nächste **Ausbau schritt 2040/45** für den nationalen Ausbau der Bahn wird voraussichtlich ab dem Jahre 2022 erarbeitet und 2026 vom Bundesparlament beschlossen. In diesem Ausbauschritt muss die Kapazität auf der Ergolzlinie südlich Liestal zwingend erhöht werden. Sei dies mittels eines zusätzlichen Juradurchstichs («Wisenberg tunnel»), zusätzlichen Gleisen oder Überholstellen zwischen Liestal und Tecknau oder auch durch die Verlagerung einzelner Güter- oder IC-Verbindungen auf andere Strecken.

Die Antworten der Regierung zur Einführung des Viertelstundentakts der S-Bahn über Liestal hinaus nach Olten verweisen jeweils auf den Kapazitätsengpass. Ebenso auch die kürzlich veröffentlichte Studie zu einem zusätzlichen Fernverkehrshalt in Liestal zur Stärkung der Kantonshauptstadt als Mobilitätsdrehscheibe. Die Linie zwischen Liestal und Olten hat im heutigen Betriebssystem keine Kapazitätsreserven mehr. Weder für den Güterverkehr, noch für den Schnellzugsverkehr, noch für den Regionalzugsverkehr.

Ich bitte deshalb die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Was hat die Regierung bisher unternommen, damit der Ausbau der Kapazität der Bahnlinie im Ergolztal südlich Liestal im Ausbauschritt 2040/45 realisiert werden kann?
 2. Was hat die Regierung unternommen oder was plant sie zu unternehmen, damit mit dem Ausbauschritt 2040/45 die Kapazitäten für den Viertelstundentakt der S3 bis Sissach und Gelterkinden und für den langfristigen Erhalt bzw. die Wiedereinführung des heute bedrohten Interregio Basel-Luzern mit Halt in Liestal, Sissach und Gelterkinden geschaffen werden können?
 3. Gibt es schon Vorstudien, welche die Aufnahme der Kapazitätserweiterung in den Ausbauschritt 2040/45 beschleunigen können? Wenn ja, welche?
-

4. Hat die Regierung Alternativen zu teuren und langwierigen Bauprojekten geprüft? Wenn ja, mit welchen Resultaten und Empfehlungen?
5. Sind Etappierungen des Kapazitätsausbaus der Strecke zwischen Liestal und Olten denkbar und wenn ja, welche?
6. Lässt sich die Kapazität allenfalls mit betrieblichen Massnahmen schon vorher erweitern?
7. Was unternimmt die Regierung, um den Kapazitätsausbau zwischen Liestal und Olten politisch und überregional breit abzustützen? Welche Unterstützung ist bereits zugesichert (z.B. Kantone NWCH, Kantone des Gotthard- und Lötschbergkomitees, weitere)?
8. Erachtet es die Regierung als sinnvoll, das Komitee «Pro Wisenberg» zu reaktivieren, allenfalls unter einem neuen Namen?
9. Wie schätzt die Regierung die Chancen für eine Realisierung eines Kapazitätsausbaus im Ausbauschnitt 2040/45 ein?
10. Wo sieht die Regierung die grössten Hindernisse für die Realisierung eines Kapazitätsausbaus im Ausbauschnitt 2040/45?

Liestal, 5. Mai 2022

Unterschrift:

Einreichen der persönlichen Vorstösse:

- Ein Vorstoss gilt als eingereicht, wenn er datiert und handschriftlich unterzeichnet in Papierform abgegeben wird (bis 15 Min. nach dem Beginn der Landratssitzung). -
- Bitte schicken Sie den Vorstoss zudem als Word-Datei per E-Mail an landeskanzlei@bl.ch

Parlamentarischer Vorstoss**wird durch System eingesetzt**

Geschäftstyp:	Postulat
Titel:	Schliessung aller Takt- und Angebotslücken im ÖV-Angebot des Kantons Basel-Landschaft
Urheber/in:	Thomas Noack
Zuständig:	Sprecher/in bei Fraktionsvorstoss, Kommissionspräsidium bei Kommissionsvorstoss, sonst leer lassen
Mitunterzeichnet von:	Wird durch LKA ergänzt
Eingereicht am:	5. Mai 2022
Dringlichkeit:	—

Im Zusammenhang mit dem Beschluss zur Taktverdichtung der Waldenburgerbahn wurde kommuniziert, dass sich mit CHF 500'000.- alle Takt- und Angebotslücken im ÖV-Angebot des Kantons BL schliessen lassen. Das ist eine gute Nachricht. Die Schliessung der Takt- und Angebotslücken wäre eine weiterer wichtiger Puzzlestein zur Steigerung der Attraktivität des ÖV-Angebots im Kanton BL. Die Schliessung von Taktlücken führt auch dazu, dass man sich den Fahrplan besser merken kann.

Ich bitte deshalb, die Regierung auszuführen:

1. Welche Takt- und Angebotslücken im ÖV-Angebot des Kantons BL bestehen heute aus Sicht der Regierung?
2. Welche Angebotslücken würden gemäss den derzeitigen Planungen zum 10. GLA in der nächsten Periode geschlossen werden?
3. Welche Schritte und finanziellen Mittel bräuchte es noch zusätzlich, um mittelfristig alle Takt- und Angebotslücken zu schliessen?
4. Welche Gespräche mit den Gemeinden haben diesbezüglich bereits stattgefunden?

Liestal, 5. Mai 2022

Unterschrift:

Einreichen der persönlichen Vorstösse:

- Ein Vorstoss gilt als eingereicht, wenn er datiert und handschriftlich unterzeichnet in Papierform abgegeben wird (bis 15 Min. nach dem Beginn der Landratssitzung). -
 - Bitte schicken Sie den Vorstoss zudem als Word-Datei per E-Mail an landeskanzlei@bl.ch
-

Parlamentarischer Vorstoss**wird durch System eingesetzt**

Geschäftstyp: Schriftliche Anfrage

Titel: **Verlängerung Buslinie 68 zum Tenniscenter an der Birs?**

Urheber/in: Jan Kirchmayr

Zuständig: Sprecher/in bei Fraktionsvorstoss, Kommissionspräsidium bei Kommissionsvorstoss, sonst leer lassen

Mitunterzeichnet von: Wird durch LKA ergänzt

Eingereicht am: 5. Mai 2022

Dringlichkeit: Bitte wählen Sie ein Element aus...

Die Buslinie 68 verkehrt von Flüh im Kanton Solothurn via Hofstetten und Ettingen an den Aescher Bahnhof. Die Buslinie ist eine wichtige Tangentialverbindung und bindet das hintere Leimental an die S3, welche vom Aescher Bahnhof nach Basel SBB und Richtung Laufen verkehrt. Die Buslinie erfreut sich über eine stetig wachsende Nachfrage. So lag der Kostendeckungsgrad gemäss der Vorlage des 9. GLAs bei rund 40%.

Gemäss dem Fahrplan der Buslinie 68 beträgt die Wendezeit der Buslinie am Bahnhof Aesch jeweils ca. fünf Minuten. Allenfalls könnte diese Wendezeit dazu genutzt werden, das Tenniscenter an der Birs nördlich des Bahnhof Aesch zu erschliessen. Das Tenniscenter an der Birs erfreut sich täglich über viele Sportler*innen, jedoch ist die Sporthalle nicht an den öffentlichen Verkehr angeschlossen. Bis die S-Bahn-Haltestelle Apfelsee realisiert ist, wäre es eine Überlegung wert, die Buslinie entsprechend zum Tenniscenter zu verlängern.

Ich bitte den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Gedanken bezüglich einer Erschliessung des Tenniscenters an der Birs hat sich der Regierungsrat bis jetzt gemacht?
2. Wäre eine Verlängerung in Bezug auf den Fahrplan möglich? Falls nicht, welche Anpassungen am Fahrplan wären nötig?
3. Rechnet der Regierungsrat mit einer entsprechenden Nachfrage an Fahrgästen im Falle einer Verlängerung?
4. Mit welchen finanziellen Mehrkosten wäre zu rechnen?

Liestal, 5. Mai 2022

Unterschrift:

Einreichen der persönlichen Vorstösse:

- Ein Vorstoss gilt als eingereicht, wenn er datiert und handschriftlich unterzeichnet in Papierform abgegeben wird (bis 15 Min. nach dem Beginn der Landratssitzung). -
- Bitte schicken Sie den Vorstoss zudem als Word-Datei per E-Mail an landeskanzlei@bl.ch