

ENTWURF Vorlage an den Landrat

Revision Dekret über das Angebot im regionalen Personenverkehr (Angebotsdekret)
[wird vom System eingesetzt]

vom [wird vom System eingesetzt]



1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

Das aus dem Jahr 1990 stammende und letztmals im Jahr 1998 überarbeitete Angebotsdekret soll totalrevidiert werden. Dies hat der Landrat mit der Erteilung des 8. Generellen Leistungsauftrags im Bereich des öffentlichen Verkehrs (öV) an seiner Sitzung vom 23. März 2016 einstimmig beschlossen.

Das revidierte Angebotsdekret wird den heutigen Gegebenheiten angepasst. Nachstehend aufgeführt sind die wichtigsten Änderungen:

- **Neuer Angebotsbereich**
 Neben dem Haupt- und dem Grundangebot wird ein neuer Angebotsbereich im Angebotsdekret verankert. Während das Hauptangebot das Rückgrat des öV-Netzes bildet, stellt das Grundangebot für jede Ortschaft eine Erschliessung an das Netz des öffentlichen Verkehrs sicher. Mit der Schaffung des neuen Bereichs «Ergänzungsangebot» wird Angeboten, welche innerhalb eines Siedlungsgebiets Quartiere oder Arbeitsplatzgebiete bedienen, eine Grundlage gegeben.
- **Angepasste Betriebszeiten**
 Die Betriebszeiten des öffentlichen Verkehrs umfassen heute meist einen längeren Zeitraum, als dies das bisher gültige Angebotsdekret vorsah. Entsprechend werden die Betriebszeiten den heutigen Gegebenheiten angepasst. Dem seit 2008 durch den Kanton finanzierten Nachtangebot wird dadurch eine rechtliche Grundlage gegeben.
- **Aktualisierte Erschliessungskriterien**
 Zur Beurteilung, ob ein Gebiet durch den öffentlichen Verkehr als erschlossen gilt, haben sich fixe Radien als alleiniges Kriterium als ungenügend erwiesen. Die Bereitschaft, den Weg zu einer Haltestelle auf sich zu nehmen, hängt auch von der Taktichte ab. Aus diesem Grund soll die Erschliessungswirkung einer Haltestelle im neuen Angebotsdekret auch in Abhängigkeit des Taktangebots beurteilt werden.

1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Ausgangslage	4
2.1.	Gesetzliche Grundlage	4
2.2.	Begründung Bedarf	4
2.3.	Zielsetzung	5
3.	Vorgehen	5
3.1.	Aufbau neues Angebotsdekret	5
3.2.	Erläuterungen zu wegfallenden Bestimmungen	6
3.2.1.	Ehem. § 1 Abs. 3: Verträge für grenzüberschreitende Angebote	6
3.2.2.	Ehem. § 3: Neue Angebote	7
3.2.3.	Ehem. § 6 Abs. 3: Räumliche Erschliessungskriterien	7
3.2.4.	Ehem. § 14: Betriebsgestaltungsrichtlinien	7
3.2.5.	Ehem. Kapitel 4: Ermittlung der Verkehrsbedienung	7
3.3.	Erläuterungen zur gewählten Lösung	7
3.3.1.	Geltungsbereich	8
3.3.2.	Genereller Leistungsauftrag (GLA)	8
3.3.3.	Zuständigkeiten	8
3.3.4.	Bestellung Ortsverkehr	8
3.3.5.	Angebotsbereiche	8
3.3.6.	Betriebszeiten	10
3.3.7.	Fahrplanangebot	10
3.3.8.	Netzgestaltung	11
3.3.9.	Erschliessung	11
3.3.10.	Wirtschaftlichkeit	12
3.3.11.	Auslastung	13
3.3.12.	Inkrafttreten	13
3.4.	Alternativen	13
3.4.1.	Netzgestaltung	14
3.4.2.	Erschliessung	14
3.4.3.	Wirtschaftlichkeit	15
4.	Finanzielle Auswirkungen	15
5.	Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung	17
6.	Regulierungsfolgenabschätzung (§ 4 KMU-Entlastungsgesetz und § 58 Abs.1 Bst. e Geschäftsordnung Landrat)	17
7.	Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens.....	17
8.	Anträge.....	17
9.	Anhang.....	18

2. Ausgangslage

Der Landrat beschloss mit der Vorlage [2016/355 Erteilung eines generellen Leistungsauftrags im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2018 – 2021 \(8. GLA\)](#) einstimmig, das [Dekret über das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr SGS 483.1 \(Angebotsdekret\)](#) unter Berücksichtigung der Randregionen zu überarbeiten (insbesondere die §§ 2, 6 und 13).

2.1. Gesetzliche Grundlage

Die gesetzliche Grundlage des Angebotsdekrets bildet [§ 4 des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs SGS 480](#) (nachstehend: ÖVG).

Auf Bundesebene bestehen weitere gesetzliche Bestimmungen, auf die sich das Angebotsdekret stützt. Nachstehend sind die massgeblichen Bundesbestimmungen aufgeführt:

- [Bundesgesetz über die Personenbeförderung SR 745.1](#) (Personenbeförderungsgesetz, PBG)
- [Verordnung über die Personenbeförderung SR 745.11](#) (VPB)
- [Fahrplanverordnung SR 745.13](#) (FPV)
- [Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs SR 745.16](#) (ARPV)

2.2. Begründung Bedarf

Das Angebotsdekret stammt aus dem Jahr 1990 und wurde letztmals vor über 20 Jahren im Jahr 1998 aktualisiert. Seither haben sich Anforderungen, Bedürfnisse und Begrifflichkeiten im öffentlichen Verkehr verändert. Mit der vorliegenden Revision soll den geänderten Umständen Rechnung getragen werden. Insbesondere folgende Punkte unterstreichen die Notwendigkeit für eine Überarbeitung:

- **Kostendeckungsgrad nicht als alleinige Messgrösse:**
Das aktuell gültige Angebotsdekret schreibt für Angebote, die über das Grundangebot von neun Kurspaaren pro Tag hinausgehen, einen minimalen Kostendeckungsgrad von 25 % – 30 % vor. Einige Linien, die über dem Grundangebot liegen, weisen heute einen Kostendeckungsgrad unter 25 % auf. Der Regierungsrat hatte daher dem Landrat mit dem 8. GLA beantragt, die gesetzlichen Bestimmungen einzuhalten und auf den Buslinien 91, 92 und 93 eine Reduktion auf das Grundangebot vorzunehmen sowie für die S9 eine Umstellung auf Busbetrieb vorzusehen. Der Landrat hat die Reduktion auf den Linien 91 – 93 nicht gemäss eigenem Dekret geforderten Mass umgesetzt und somit gegen die Bestimmungen des eigenen Dekrets beschlossen. In der Landratsdebatte wurde damit argumentiert, dass der Kostendeckungsgrad nicht die alleinige Messgrösse für die Zweckmässigkeit eines Angebots sein dürfe. An der Volksabstimmung zum 8. GLA vom 26. November 2017 wurde auch die Umstellung der S9 auf Busbetrieb durch das Baselbieter Stimmvolk abgelehnt. Somit ist auch der Betrieb dieser Bahnlinie nicht im Einklang mit dem aktuell geltenden Dekret.
- **Interpretationsspielraum beim Grundangebot:**
Das Angebotsdekret lässt beim Grundangebot Interpretationsspielraum offen. So sind zwar neun Kurspaare als Mindestangebot vorgeschrieben (§ 13), jedoch wird dieses nicht in jedem Fall angeboten. Grund dafür ist, dass sich die Verkehrszeiten nach den örtlichen Bedürfnissen richten (§ 11) und dadurch das Grundangebot unterschritten werden kann. So steht heute auf einigen Linien das Grundangebot nur zu Schulzeiten zur Verfügung. Ebenfalls wird das Angebot an Samstagen bei einigen Linien unterschritten oder fehlte bis 2018 gänzlich.

- **Veraltete Bestimmungen:**
 Das heutige Dekret umfasst mehrere veraltete Bestimmungen, die nicht mehr oder in abgewandelter Form angewendet werden. So geht das Dekret beispielsweise nach wie vor von einer Hauptverkehrszeit an Samstagen aus. Mit der Einführung der Fünftagewoche in den Schulen besteht diese jedoch nicht mehr. Das Kapitel «Ermittlung der Verkehrsbedienung» ist seit 2010 nicht mehr relevant, da sich die Gemeinden seither nicht an den Kosten des Angebots im öffentlichen Verkehr beteiligen. Zudem sind gewisse Begrifflichkeiten heute nicht mehr üblich und sollen dem aktuellen Sprachgebrauch angepasst werden.

2.3. Zielsetzung

Ziel der Vorlage ist es, eine neue Grundlage für die Angebotsplanung vorzuschlagen, auf deren Basis bereits der 9. GLA erarbeitet werden kann. Das Angebotsdekret soll soweit möglich vereinfacht werden.

Die Überarbeitung folgt den übergeordneten gesetzlichen und strategischen Bestimmungen. Dies sind insbesondere folgende Bestimmungen:

- [§ 120 Verkehrswesen, Abs. 3 der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft SGS 100:](#)
 Der Kanton fördert zusammen mit den Gemeinden den öffentlichen Verkehr.
- [§ 1 Vorrang des öffentlichen Verkehrs des ÖVG SGS 480:](#)
 Kanton und Gemeinden fördern im Rahmen der Raumplanung vorrangig den öffentlichen Verkehr mit dem Ziel, die Erschliessung des Kantonsgebietes mit einem attraktiven öffentlichen Verkehrsmittel zu sichern und in Bezug auf den Umweltschutz und die Volkswirtschaft ein möglichst gutes Verhältnis zwischen öffentlichen und individuellem Verkehr anzustreben.
- [§ 14 Grundsätze des Umweltschutzgesetz' Basel-Landschaft SGS 780:](#)
¹ Der Kanton und die Gemeinden treffen Massnahmen, um den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsvolumen zu erhöhen.
² Sie treffen Massnahmen zur Verminderung und Beruhigung des privaten Motorfahrzeugverkehrs.
³ Sie sorgen durch bauliche, betriebliche, verkehrslenkende oder -beschränkende Massnahmen dafür, dass Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der nichtmotorisierte und der öffentliche Verkehr gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr bevorzugt und vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt werden.
- [Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft, Teil Verkehr:](#)
 Der zukünftige Verkehr soll möglichst effizient, wirtschaftlich und umweltgerecht bewältigt werden, wobei gleichzeitig mit entsprechenden Massnahmen die Standortqualität im internationalen Wettbewerb langfristig zu sichern ist.

3. Vorgehen

3.1. Aufbau neues Angebotsdekret

Das Angebotsdekret basiert auf § 4 ÖVG. Es enthält drei zentrale Teile, zum einen die Grundsätze zur Gliederung des Angebots, zum andern die Kontrollmechanismen und zum dritten Teil die allgemeinen Bestimmungen, die den Geltungsbereich und die Zuständigkeiten regeln. «Materielles Ergebnis» des Angebotsdekrets ist der GLA, wobei auch verkehrsplanerische und strategische Grundlagen sowie politische Rahmenbedingungen die Inhalte eines GLA beeinflussen. Da die verkehrsplanerischen Grundlagen sehr umfangreich und fallspezifisch unterschiedlich sein können und sich die politischen Rahmenbedingungen verändern, ist es nicht zweckmässig, diese als starre Elemente in das Dekret aufzunehmen.

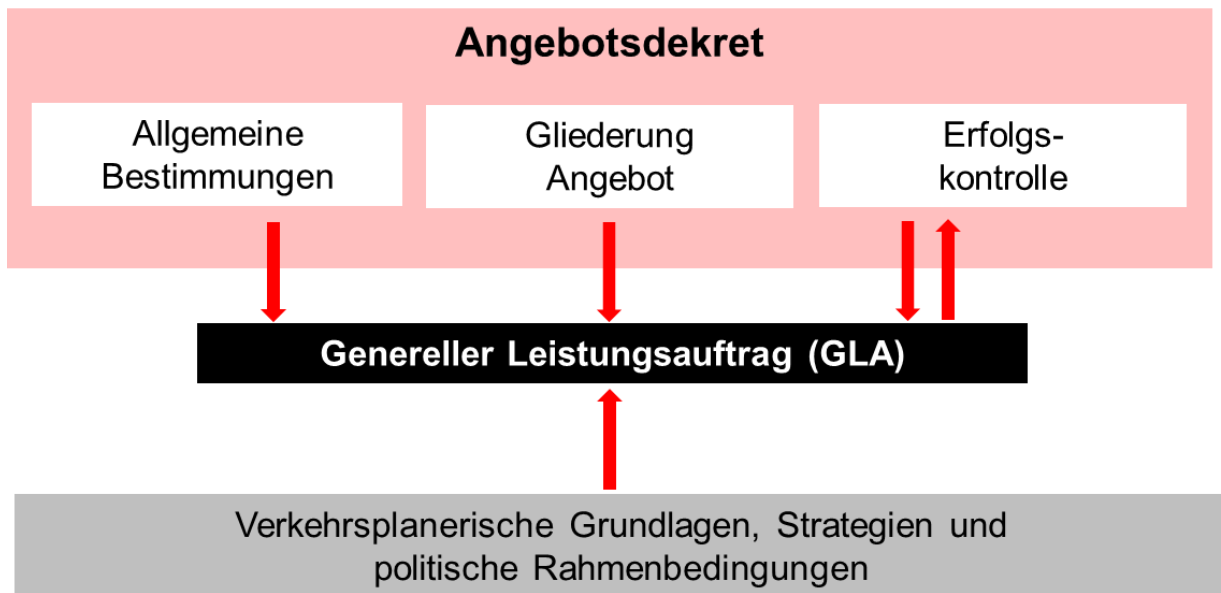


Abbildung 1: Zusammenhang Angebotsdekret und GLA

Das Dekret gliedert sich neu in folgende Kapitel:

1. **Allgemeine Bestimmungen**
 In den Allgemeinen Bestimmungen werden der Geltungsbereich, der GLA und die Zuständigkeiten geregelt.
2. **Gliederung des Angebots**
 Im Kapitel Gliederung des Angebots werden die Angebotsbereiche charakterisiert, die Betriebszeiten und das Fahrplanangebot definiert sowie wichtigsten Rahmenbedingungen für die Netzgestaltung festgelegt.
3. **Erfolgskontrolle**
 Das Kapitel Erfolgskontrolle stellt eine regelmässige Analyse und Überprüfung des Angebots im Rahmen eines GLA sicher. Dabei werden Mindestanforderungen an die Erschliessung, die Wirtschaftlichkeit und die Auslastung des öffentlichen Verkehrs gestellt und es wird der Umgang bei Nichterreichen der Mindestanforderungen geregelt.
4. **Schlussbestimmungen**
 Die Schlussbestimmungen regeln den Zeitpunkt der Einführung des Dekrets sowie die Übergangsfrist.

3.2. Erläuterungen zu wegfallenden Bestimmungen

Das heute gültige Dekret umfasst Bestimmungen, die teilweise nicht mehr aktuell, bereits in anderen Gesetzen enthalten sind oder nicht (mehr) angewendet werden. Diese Bestimmungen sollen im revidierten Angebotsdekret nicht weitergeführt werden.

3.2.1. Ehem. § 1 Abs. 3: Verträge für grenzüberschreitende Angebote

Dieser Paragraph regelte die Grundsätze für Kantons- oder Landesgrenzen überschreitende Linien. Solche Verbindungen sind gemäss diesem Paragraphen nur mittels Verträgen möglich, welche der Regierungsrat genehmigte. Zurzeit verkehren grenzüberschreitende Linien in alle Nachbarkantone sowie nach Frankreich. Dabei sind nur die grenzüberschreitenden Linien nach Basel Stadt staatvertraglich geregelt. Mit allen anderen Partnern bestehen keine Verträge.

Die Zusammenarbeit zwischen den Kantonen und die finanzielle Beteiligung an grenzüberschreitenden Linien sind in Art. 29 a [ARPV](#) bereits hinreichend geregelt. Grenzüberschreitende Angebotskonzepte werden jeweils in enger Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Partnerkantonen erstellt und die Planungsprozesse untereinander abgestimmt. Dieser Artikel soll daher ersatzlos gestrichen werden.

3.2.2. Ehem. § 3: Neue Angebote

Der ehemalige § 3 hielt fest, dass neue Angebote von grösserem Ausmass als Probetriebe zu führen sind, wobei der Regierungsrat deren Einführung, Dauer und Finanzierung beschliesst.

Nach [Finanzhaushaltsgesetz](#) müssen neue, einmalige Ausgaben über CHF 1'000'000 dem Landrat vorgelegt werden. Bei neuen, wiederkehrenden Ausgaben sind Ausgaben über CHF 200'000, die dem Landrat vorgelegt werden müssten. Bei Probetrieben wird diese finanzielle Grenze mit grösster Wahrscheinlichkeit überschritten, weshalb der Regierungsrat nicht die Kompetenz besitzt, diese Ausgaben zu genehmigen. Die heute geltende Bestimmung widerspricht somit dem Finanzhaushaltsgesetz resp. suggeriert einen Handlungsspielraum, der effektiv nicht besteht – und deshalb seit längerem auch nicht mehr zur Anwendung kommt. Der Landrat beschliesst in allen Fällen über neue Angebote im Rahmen eines generellen Leistungsauftrags. Die Bestimmung soll daher gestrichen werden.

3.2.3. Ehem. § 6 Abs. 3: Räumliche Erschliessungskriterien

Für die Kategorisierung einer Linie ist die Mindestanzahl an zu erschliessenden Einwohnenden nicht zweckmässig, da dieses Kriterium der Funktion einer Linie nicht oder nur ungenügend Rechnung trägt. Die Zuteilung der Linien zu den Angebotsbereichen soll deshalb nur noch anhand der Funktion einer Linie erfolgen und nicht mehr aufgrund der Zahl der erschlossenen Einwohnenden. Die Bestimmung soll daher gestrichen werden.

3.2.4. Ehem. § 14: Betriebsgestaltungsrichtlinien

§ 14 regelte, wie ein Angebot verdichtet werden kann, und wo der Fahrplanausgleich stattzufinden hat.

Die Einhaltung solcher betrieblicher Bestimmungen ist mit der Transportpflicht gemäss Art. 12 [PBG](#) und dem Umfang des bestellten Angebots gemäss Art. 7 [ARPV](#) bereits hinreichend geregelt und bedarf daher keiner speziellen Regelung. Die bisherigen Betriebsgestaltungsrichtlinien sind zudem nicht vollständig. So fehlt beispielsweise die Möglichkeit zur Führung von Eilkursen. Dadurch ist die Art des Verdichtungsangebots eingeschränkt, was nicht zweckmässig ist. Dieser Paragraph soll daher ersatzlos gestrichen werden.

3.2.5. Ehem. Kapitel 4: Ermittlung der Verkehrsbedienung

Die Ermittlung der Verkehrsbedienung wurde bis im Jahr 2010 verwendet, um die Gemeindebeiträge an den öffentlichen Verkehr zu ermitteln. Seither beteiligen sich die Gemeinden nicht mehr an den Abgeltungen des öffentlichen Verkehrs, weshalb die Bestimmungen nicht mehr zur Anwendung kommen. Das Kapitel soll daher ersatzlos gestrichen werden.

3.3. Erläuterungen zur gewählten Lösung

Die Erläuterungen in den nachfolgenden Kapiteln beziehen sich jeweils auf die vorgeschlagene Regelung. Eine Gegenüberstellung der alten und der neuen Darstellung mit dem Hinweis auf die Änderungen kann der Synopse entnommen werden.

Der Titel des Angebotsdekrets soll den heutigen, in der Schweiz gängigen Begrifflichkeiten angepasst werden. Der Name wird auf «Dekret über das Angebot im regionalen Personenverkehr (Angebotsdekret)» geändert.

3.3.1. Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Angebotsdekrets bleibt im Grundsatz bestehen, wird jedoch auf alle Absätze des § 3 ÖVG erweitert.

3.3.2. Genereller Leistungsauftrag (GLA)

Der GLA soll weiterhin alle vier Jahre erneuert und durch den Landrat beschlossen werden. Das Intervall entspricht den Legislaturperioden von Regierungsrat- und Landrat. Es korrespondiert zudem mit der Gültigkeitsdauer des öV-Programms Basel-Stadt.

3.3.3. Zuständigkeiten

Die Zuständigkeiten bleiben weitgehend unverändert bestehen.

- Der Bau- und Umweltschutzdirektion obliegen die Ausarbeitung des GLA, die Ermittlung des Finanzbedarfs, die Vernehmlassung bei den Gemeinden sowie die Erfolgskontrolle des Angebots.
- Der Regierungsrat schliesst jeweils für eine zweijährige Fahrplanperiode Angebotsvereinbarungen mit den Transportunternehmen ab.
- Die Gemeinden können Angebote, die über das vom Landrat festgelegte Angebot hinausgehen, selber bei den jeweiligen Transportunternehmen bestellen.

3.3.4. Bestellung Ortsverkehr

Der Umgang mit der Bestellung von Leistungen des öffentlichen Verkehrs wird in der ARPV ausführlich geregelt. Da die ARPV für den Ortsverkehr¹ nicht regelt, besteht für die Bestellung des Ortsverkehrs Rechtsunsicherheit bezüglich der Anwendung der gesetzlichen Bestimmungen. Daher soll ein Artikel im Angebotsdekret ergänzt werden, der Rechtssicherheit auch für die Bestellung von Leistungen des Ortsverkehrs schafft, indem für den Ortsverkehr die Bestimmungen der ARPV sinngemäss gelten sollen. Eine solche Bestimmung findet in anderen Kantonen bereits Anwendung (z. B. in [Art. 9, Abs. 2 der Angebotsverordnung des Kantons Bern](#)).

3.3.5. Angebotsbereiche

Neu soll es drei statt nur zwei Angebotsbereiche geben. Die neue Gliederung basiert auf einer Analyse, in der die Funktionen der Linien ermittelt und kategorisiert wurden. Kategorien, die funktional zusammen gehören, wurden in einem Angebotsbereich vereint.

¹ Definition gemäss [Art. 3 ARPV](#): Danach werden Linien, die nicht mehr als 1.5 km vom nächstgelegenen Verknüpfungspunkt mit dem übergeordneten Netz entfernt sind und kurze Haltestellenabstände aufweisen als Ortsverkehr.

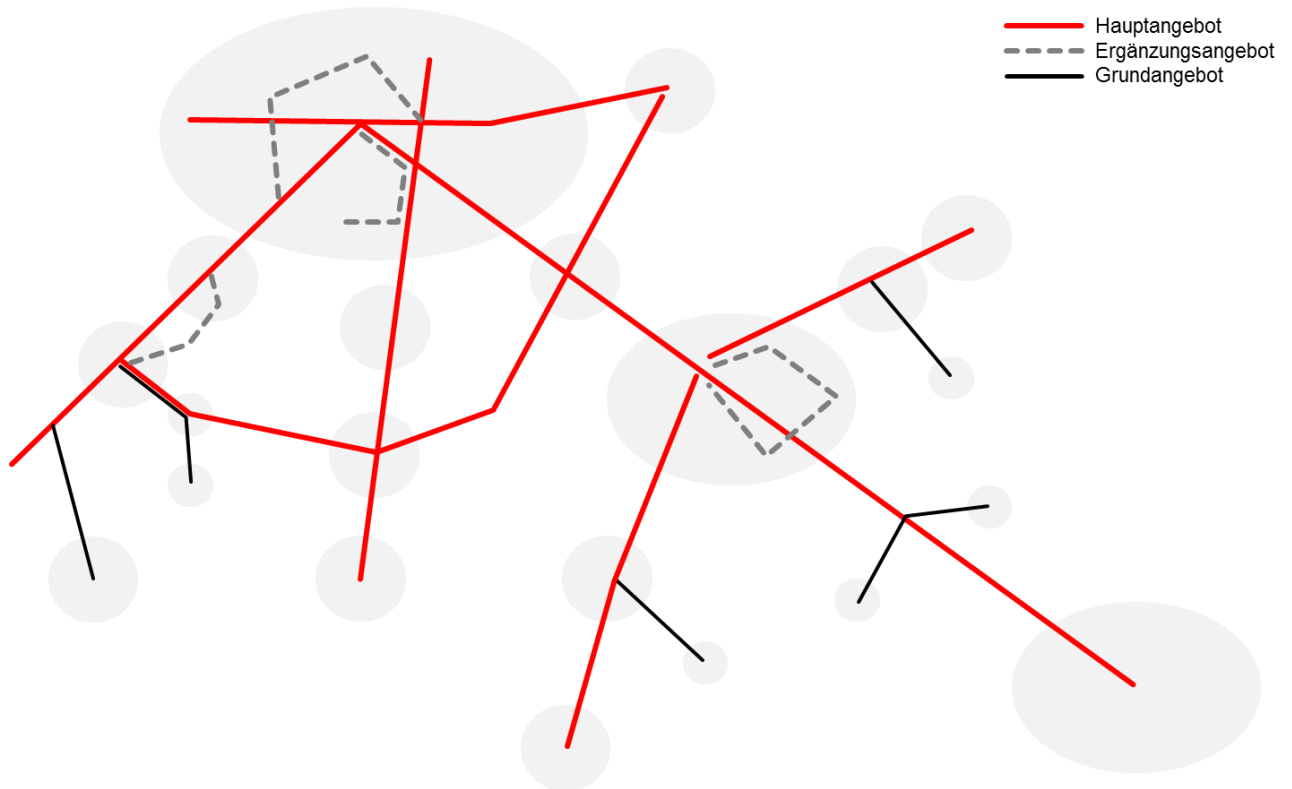


Abbildung 2: Funktionen der Angebotsbereiche (schematisches Beispiel)

- Das Hauptangebot stellt die Funktion der Transportkette sicher. Es verbindet mehrere Ortschaften miteinander und bindet diese direkt an wichtige Zielgebiete oder an einen Knotenpunkt an. Die Transportketten funktionieren nur, wenn diese Angebote aufeinander abgestimmt sind. Das heisst, dass Taktintervall, Anschlüsse und Betriebszeiten in ähnlichem Umfang gewährleistet sein müssen.

Beim Hauptangebot werden eine hohe Taktdichte und zeitliche Verfügbarkeit durch Bündelung der Nachfrage angestrebt. Zu diesem Angebotsbereich gezählt werden die S-Bahnen sowie regionale Tram- und Buslinien (z. B. Tramlinien 10 und 11 und Buslinien 64, 70, 100, 115).

- Mit dem Ergänzungsangebot werden dicht besiedelte Quartiere oder Arbeitsplatzgebiete innerhalb von Siedlungsgebieten erschlossen. Zu diesem Angebotsbereich gehören jene Linien, die der Feinerschliessung dienen (z. B. Buslinien 61, 78, 105).
- Das Grundangebot stellt die flächige Erschliessung des Kantonsgebiets sicher. Es schliesst mindestens je eine Ortschaft an das Netz des öffentlichen Verkehrs an. Das Angebot richtet sich nach den örtlichen Bedürfnissen. Bei geringer Nachfrage können alternative Betriebsformen eingesetzt werden. Zu diesem Angebotsbereich zählen z. B. die Buslinien 92, 106, 119.

Nicht Teil der Angebotsbereiche sind der Fern- und der touristische Verkehr sowie Ortsverkehre ohne Erschliessungsfunktion gemäss Angebotsdekret (z. B. Buslinie 58). Diese Angebote fallen nicht in die Zuständigkeit des Kantons.

3.3.6. Betriebszeiten

Bei den Betriebszeiten werden die Begrifflichkeiten dem heutigen Mobilitätsverhalten angepasst. Massgeblich ist das Mobilitätsverhalten im Tagesverlauf. Es wird in der sogenannten Tagesganglinie festgehalten. Solche Tagesganglinien wurden an mehreren Querschnitten sowohl für den öffentlichen Verkehr als auch für den Strassenverkehr erhoben und mit der Tagesganglinie aus dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 abgeglichen. Unter Berücksichtigung einer einheitlichen Gliederung wurden daraus folgende Betriebszeiten abgeleitet:

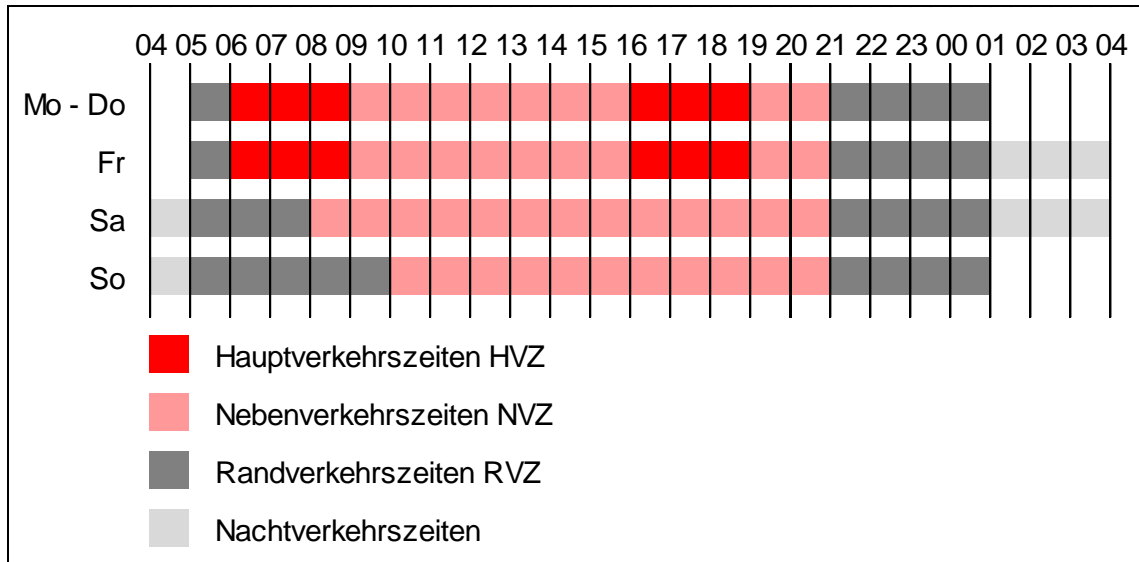


Abbildung 3: Betriebszeiten

Die Hauptverkehrszeiten (HVZ) an Samstagen werden abgeschafft, dafür wird sonntags tagsüber eine Nebenverkehrszeit (NVZ) eingeführt. Die Betriebszeit verlängert sich von heute 18 auf 20 Stunden pro Tag. Zudem wird dem Nachtangebot eine gesetzliche Grundlage gegeben, indem die Nächte von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag neu als Nachtverkehrszeiten ins Angebotsdekret aufgenommen werden.

Durch die klare Struktur und die ausgedehnten Betriebszeiten wird das Angebot des öffentlichen Verkehrs in seiner Gesamtheit gestärkt.

3.3.7. Fahrplanangebot

Der bisher vorgesehene Stundentakt als Grundtakt für Linien im Hauptangebot entspricht heute weder den Angebotsvorstellungen der Kundschaft noch dem tatsächlichen Angebot, welches überwiegend eine höhere Taktichte aufweist. Neu richtet sich das Taktangebot nach den Angebotsbereichen und den Verkehrszeiten. Dabei wird grundsätzlich folgendes Angebot gefahren:

- Für das Hauptangebot gilt in den HVZ und NVZ der Halbstundentakt, in den RVZ und Nachtverkehrszeiten der Stundentakt. Taktverdichtungen werden vorgenommen, wenn die Kapazitätsgrenze erreicht ist oder wenn Anschlüsse gewährleistet werden müssen, jeweils unter der Voraussetzung, dass die Minimalanforderungen an die Wirtschaftlichkeit und die Auslastung erfüllt werden. Da eine Taktverdichtung mit Sprungfixkosten verbunden ist, sollen Taktverdichtungen neu jeweils für die gesamte Verkehrszeit statt nur für einzelne Fahrten gelten. Dadurch kann ein produktiver Betrieb sichergestellt werden. Einheitliche Betriebszeiten ermöglichen zudem eine bessere Abstimmung der Anschlüsse und wirken sich dadurch positiv auf die Verständlichkeit und die Attraktivität des Angebots aus.

- Beim Ergänzungsangebot richtet sich das Fahrplanangebot nach der spezifischen Nutzergruppe und nach dem zu erwartenden Potenzial. Das Angebot wird daher hauptsächlich in den HVZ und NVZ gefahren, wobei es bei vorhandenem Potenzial auch auf die RVZ und Nachtverkehrszeiten ausgedehnt werden kann.
- Beim Grundangebot wird die zeitliche Verfügbarkeit neu geregelt. In den HVZ soll stündlich mindestens eine Verbindung, in den NVZ alle zwei Stunden mindestens eine Verbindung angeboten werden. Auf die Nennung eines Taktfahrplans wird dabei verzichtet. Dadurch wird das öV-Angebot gegenüber der heutigen Definition leicht ausgedehnt. Die Unsicherheiten bei der Auslegung des Dekrets verschwinden. Neu ist für jede Ortschaft ein Mindestangebot von 10 Kurspaaren an Werktagen, 6 Kurspaaren an Samstagen und 5 Kurspaaren an Sonntagen geplant. Beim Grundangebot darf dieses Mindestangebot nicht unterschritten werden. Bei sehr geringer Nachfrage sind jedoch alternative Betriebsformen wie z. B. Angebote auf Bestellung möglich. Das Grundangebot kann bei ausreichender Nachfrage und Wirtschaftlichkeit verdichtet oder auf die RVZ oder Nachtverkehrszeiten ausgedehnt werden.

3.3.8. Netzgestaltung

Die Netzgestaltung erfolgt nach verkehrsplanerischen Grundsätzen. Bisher regelten mehrere Punkte im Angebotsdekret, wie das Netz aufgebaut werden soll (insbesondere die § 9 und § 14). Mit der Einführung einer neuen Netzgestaltungsrichtlinie können mehrere bisherige Richtlinien in einem Punkt zusammengefasst werden. Das Netz soll neu so gestaltet werden, dass die Reisezeit aller Fahrgäste sowie die Umsteigevorgänge minimiert werden. Durch diese Bestimmung kann gewährleistet werden, dass lange Umwegfahrten vermieden, Umsteigevorgänge reduziert und Lücken im Netz geschlossen werden.

3.3.9. Erschliessung

Bisher galten Gebiete im Umkreis von 600 m zu einer S-Bahn-Station und von 350 m zu Tram- und Bushaltestellen sowie zu Haltestellen der Waldenburgerbahn als durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. In den Randzeiten galten alle Gebiete im Umkreis von 2'000 m zu einer Haltestelle als erschlossen. Diese Kriterien der Erschliessungswirkung sollen neu geregelt werden. Ausschlaggebend ist dabei nicht mehr das Verkehrsmittel, sondern das Taktangebot an der jeweiligen Haltestelle zu den NVZ. Grund dafür ist, dass Fahrgäste erfahrungsgemäss bereit sind, zu einem Haltepunkt mit dichtem Angebot weitere Fusswegdistanzen auf sich zu nehmen als zu Haltestellen mit einem geringen Angebot. So ziehen Haltestellen von Tramlinien auch Fahrgäste ausserhalb der heute bestehenden Erschliessungsradien an. Gleichzeitig sind Fahrgäste bei geringer Taktdichte nicht dazu bereit, die vorgesehenen Distanzen für durch den öffentlichen Verkehr als erschlossen geltende Gebiete an eine Haltestelle auf sich zu nehmen.

Neu gelten Gebiete im Umkreis folgender Luftliniendistanzen zu einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs als erschlossen:

- 500 m bei Haltestellen mit einem 7.5'-Takt oder dichter (z. B. Ettingen, Liestal, Pratteln)
- 400 m bei Haltestellen mit einem Takt über 7.5' und unter 30'. (z. B. Bad Bubendorf, Zwingen, Schweizerhalle)
- 300 m bei Haltestellen mit einem 30'-Takt oder weniger (z. B. Läuelfingen, Duggingen, Meiriacker)

Die Erschliessungswirkung von Haltestellen/Bahnhöfen in ländlichen Gebieten sowie generell zu Randzeiten wird durch die neue Definition verkleinert. Im Gegenzug wird in der Agglomeration die Erschliessungswirkung von Haltestellen starker öV-Linien vergrössert, wodurch sich weniger Erschliessungslücken ergeben. Diese müssten heute teilweise mit Angeboten abgedeckt werden, welche parallel zu bestehenden Linien verkehren und dadurch einen geringen Kundennutzen

aufweisen. Für solche Gebiete besteht mit den neuen Kriterien zusätzlich die Möglichkeit, die Erschliessungslücke mittels Taktverdichtung der bestehenden Linie anstelle der Einführung einer neuen, zusätzlichen Linie zu erschliessen. Die Attraktivität einer Linie kann dadurch über das zu erschliessende Gebiet hinaus gesteigert und die Nachfrage besser gebündelt werden.

Zwecks einfacher Überprüfbarkeit wird grundsätzlich an Erschliessungsradien (Luftlinie) festgehalten. Dabei gilt es topografische Schwierigkeiten im Einzelfall zu berücksichtigen.

Die Kriterien, gemäss welchen ein Gebiet als zu erschliessen gilt, bleiben weitgehend unverändert. Eine Erschliessungspflicht mit dem öffentlichen Verkehr besteht heute für jede Gemeinde. Neu soll jede Ortschaft² erschlossen werden. Durch die Änderung der Begrifflichkeit wird sichergestellt, dass jede Ortschaft z. B. auch nach einer Gemeindefusion an den öffentlichen Verkehr angeschlossen bleibt. Eine Erschliessungspflicht besteht auch für Gebiete, die mindestens 6 ha umfassen und durchschnittlich pro überbaute ha wenigstens 100 Einwohner und/oder Arbeitsplätze aufweisen. Eine solche Einwohnerdichte wird beispielsweise mit Reiheneinfamilienhäusern in einer W2-Zone erreicht (vgl. nachstehende Abbildung).



Abbildung 4: Luftaufnahme Reiheneinfamilienhäuser an der Leymenstrasse / Eggfluhstrasse in Reinach

3.3.10. Wirtschaftlichkeit

Die Wirtschaftlichkeit des öV gilt es auch im Gesamtsystem zu betrachten. Eine schwache Linie kann durch das Erschliessen zusätzlicher Fahrgastpotentiale die Wirtschaftlichkeit des öV-Systems verbessern, ohne dass die Linie isoliert betrachtet wirtschaftlich wäre. Die verschiedenen Verkehrsmittel weisen unterschiedliche Kostenstrukturen und Linieneigenschaften auf, weshalb die Werte untereinander nur schwer vergleichbar sind. Um eine Effizienzsteigerung sicherzustellen, werden die Transportunternehmen neu dazu verpflichtet, die Wirtschaftlichkeit ihrer Angebote beizubehalten und soweit möglich zu erhöhen. Die Überprüfung erfolgt im Rahmen des Bestellverfahrens mittels standardisiertem Benchmarking, welches mehrere Kantone in der Schweiz anwenden. Neu werden Verschlechterungen des Kostendeckungsgrads nur noch mit einem entsprechenden Nachweis akzeptiert, welche das jeweilige Transportunternehmen zu

² Definition gemäss [Art. 5, Abs. 2 VPB](#): Danach gelten als Ortschaften Siedlungsgebiete, in denen das ganze Jahr über 100 Personen wohnen in zusammenhängenden Bauzonen oder traditionellen Streusiedlungen oder von einem gemeinsamen Punkt erschlossene Talschaften im Berggebiet.

erbringen hat. Durch diesen Paradigmenwechsel wird eine stetige Verbesserung der Wirtschaftlichkeit auch bei Linien über 30 % Kostendeckung sichergestellt.

Linien mit einem sehr schlechten Kostendeckungsgrad haben oft schwierige Rahmenbedingungen. Trotzdem soll weiterhin ein Mindestkostendeckungsgrad für öV-Angebote gelten. Der Kostendeckungsgrad wird jedoch von 25 % auf 20 % reduziert und so den Minimalanforderungen der Nachbarkantone und des Bundes angeglichen³. Der Zielwert bleibt unverändert bei 30 % bestehen.

Linien, welche einen Kostendeckungsgrad von unter 20 % aufweisen, dürfen in der bestehenden Form nicht in den nächsten GLA übernommen werden. Im Rahmen eines GLA werden dem Landrat Alternativen unterbreitet. Linien, deren Kostendeckungsgrad unter 30 % liegt, werden überprüft. Im Rahmen eines GLA werden Möglichkeiten zur Verbesserung der Situation vorgeschlagen.

3.3.11. Auslastung

Die Transportunternehmen sind für den Fahrzeugeinsatz verantwortlich. Damit die Gefässgrössen mit der Nachfrage korrespondieren, gilt es, eine minimale Auslastung aufzuweisen. Diese soll 10 % der Sitz- und Stehplätze ausmachen. Dies entspricht bei einer Stehplatzbelegung von vier Personen pro Quadratmeter folgenden Werten:

- 2.5 Personen bei einem Kleinbus
- 6.5 Personen bei einem Standardbus
- 10 Personen bei einem Gelenkbus
- 25 Personen bei einem Tram à 45 m
- 20 Personen bei einem Zug à 50 m (GTW 2/6, eingesetzt auf S9)
- 38 Personen bei einem Zug à 75 m (FLIRT, eingesetzt auf S1 und S3)

Können diese Werte nicht erreicht werden, so kann das Angebot beim Hauptangebot und Ergänzungsangebot zu nachfrageschwachen Zeiten unter das Niveau gemäss § 7 reduziert werden. Beim Grundangebot gilt das Mindestangebot auch, wenn die Auslastung ungenügend ist. In solchen Fällen sind alternative Betriebsformen zu prüfen.

3.3.12. Inkrafttreten

Das neue Dekret soll erstmals für den 9. GLA für die Jahre 2022 – 2025 als Grundlage dienen. Wegen diverser Abhängigkeiten (z. B. zu Infrastrukturausbauten) soll eine Übergangsfrist von vier Jahren gewährleistet werden. Spätestens mit der Einführung des 10. GLA sollen alle Angebote den Anforderungen des neuen Dekrets entsprechen.

3.4. Alternativen

Alternativen zu den gewählten Ansätzen bestehen bei der Netzgestaltung und insbesondere bei den Kriterien der Erfolgskontrolle. Die Alternativen werden in den nachstehenden Kapiteln erläutert.

³ [Richtlinie BAV betreffend minimale Wirtschaftlichkeit](#)

3.4.1. Netzgestaltung

Der Kanton Zürich hält in seiner Angebotsverordnung⁴ fest, dass Anschlüsse primär auf die (durch den Kanton bestellten) S-Bahnen ausgerichtet werden sollen. Eine konsequente Anbindung der Busanschlüsse auf die S-Bahnen statt auf die Fernverkehrszüge kann dazu führen, dass die Gesamtreisezeit der Fahrgäste erhöht wird, was den Zielen der Reisezeitminimierung diametral entgegenläuft. Im Gegenzug verbessert sich die Auslastung der S-Bahnen, was wiederum zu einer besseren Wirtschaftlichkeit des Regionalverkehrs führt. Dadurch würde auch der Steuerzahler entlastet, weil die indirekte Subventionierung des (eigenwirtschaftlich organisierten) Fernverkehrs entfielen.

3.4.2. Erschliessung

Die Erschliessungswirkung einer Haltestelle kann nach verschiedenen Kriterien ermittelt werden. Im Wesentlichen wird zwischen Luft- und Wegdistanzen unterschieden, die entweder fix sind oder in Abhängigkeit des Taktes oder Verkehrsmittels stehen. Dabei können die Kriterien beliebig kombiniert werden. Gängige Formen sind fixe Radien in Abhängigkeit des Verkehrsmittels, Güteklassen sowie Fusswegdistanzen.

Radien:

Fixe Radien kommen heute ausser im Kanton BL beispielsweise auch in den Angebotsverordnungen der Kantone BE, LU, SO und ZH zur Anwendung. Diese unterscheiden sich gegenüber BL jedoch in der Distanz.

Kanton	Bus und Tram	Bahn
BL aktuell	350 m	600 m
BE	400 m	750 m
LU	300 m	1'000 m
SO	250 m städtisch 500 m ländlich	1'000 m
ZH	400 m	750 m

Tabelle 1: Erschliessungsradien nach Kantonen

Der Vergleich zeigt, dass im Bus- und Trambereich Radien von 250 – 500 m zur Anwendung kommen. Bei Bahnlinien sind es 600 – 1'000 m. Im Kanton BL kommen heute vergleichsweise kleine Radien zur Anwendung. Durch eine Vergrösserung der Radien würden mehr Gebiete als erschlossen gelten. Dadurch könnte die Netzdichte des öV-Angebots reduziert werden, was zwar im Sinne der Bündelung der Nachfrage ist, jedoch im Widerspruch zur Ansprechbarkeit des öV-Angebots steht. In Anbetracht dieses Zielkonflikts kann resümiert werden, dass sich Erschliessungsradien in Abhängigkeit des Angebots besser zur Festlegung der als erschlossen geltenden Gebiete eignen als fixe Radien in Abhängigkeit des Verkehrsmittels.

Güteklassen:

Güteklassen beruhen auf Radien, welche in Abhängigkeit des Angebots stehen. Sie geben an, ob ein Gebiet erschlossen ist und falls es erschlossen ist, welche Erschliessungsqualität (Güteklasse A bis D) erreicht wird. Das erschlossene Gebiet reicht je nach Angebot von 300 m bis zu 1'000 m bis zur nächsten Haltestelle. Güteklassen sind zur Ermittlung der öV-Qualität in Bezug auf die Erreichbarkeit des Standorts geeignet und werden entsprechend in der Raumplanung verwendet. Für die Regelung der Erschliessungspflicht (ja/nein) im Rahmen des Angebotsdekrets ist die qualitative Abstufung der Güteklassen nicht notwendig.

Fusswegdistanzen / Zugangszeiten:

Bei Fusswegdistanzen und Zugangszeiten werden Topografie und Hindernisse berücksichtigt. Vorausgesetzt wird eine vollständige Datengrundlage (Fusswegnetz). Bei Zugangszeiten muss zudem eine Gehgeschwindigkeit angenommen werden.

⁴ [Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr \(Angebotsverordnung\)](#)

Fusswegdistanzen und Zugangszeiten kommen bei der Potenzialabschätzung einer Haltestellenverschiebung bereits zur Anwendung. Sie sind sehr genau und erfordern entsprechend fehlerfreie Grundlagen. Das Fusswegnetz muss dabei manuell überprüft und gegebenenfalls ergänzt werden. Ob ein Gebiet als erschlossen gilt, kann dabei nur durch eine in Geoinformationssystemen geschulte Person ermittelt werden. Entsprechend schwierig ist es zu überprüfen, wo Erschliessungslücken vorliegen.

3.4.3. Wirtschaftlichkeit

Grundsätzlich ist es möglich, nebst Mindestkriterien auch Zielwerte und eine Abstufung der zu erreichenden Kostendeckungsgrade je Linie in Abhängigkeit des Angebots zu definieren. Diese Abstufung findet zum Beispiel in der Angebotsverordnung des Kantons Bern⁵ Anwendung.

Aufgrund der unterschiedlichen Kostenstrukturen der jeweiligen Verkehrsangebote erscheint es nicht sinnvoll, abgestufte Kriterien für den Kostendeckungsgrad zu wählen. Indem die Transportunternehmen dazu verpflichtet werden, die Wirtschaftlichkeit bestehender Angebote laufend zu verbessern resp. mindestens beizubehalten sowie allfällige Verschlechterungen nachvollziehbar herzuleiten, kann ein effizienter Betrieb sichergestellt werden. Starre Abstufungen des Kostendeckungsgrades könnten im Gegenteil dazu führen, dass bei Übertreffen der Minimalvorgaben kein Anreiz besteht, die Wirtschaftlichkeit weiter zu verbessern.

4. Finanzielle Auswirkungen

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

Ja

Nein

Grundsätzlich erfolgt die detaillierte Ermittlung des Finanzbedarfs im Rahmen eines Generellen Leistungsauftrags, in dem auch die konkreten Änderungen im Angebot aufgezeigt werden. Entsprechend werden an dieser Stelle nur jene Mehr- und Minderausgaben aufgeführt, die sich direkt auf die gesetzlichen Bestimmungen zurückführen lassen.

Sowohl die konsequente Einhaltung des bestehenden wie auch die Einhaltung eines revidierten Dekrets erfordern Massnahmen mit unmittelbaren finanziellen Auswirkungen. Nachstehende Tabelle zeigt auf, welche finanziellen Auswirkungen die konsequente Umsetzung der geltenden Bestimmungen hätte und welche finanziellen Auswirkungen durch das revidierte Angebotsdekret zu erwarten sind.

⁵ [Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr \(Angebotsverordnung; AGV\)](#)

Bereich	Beibehaltung heutiges Dekret		Revidiertes Dekret	
	Notwendige Massnahme	Abschätzung finanzielle Wirkung	Notwendige Massnahme	Abschätzung finanzielle Wirkung
Taktangebot	Das aktuelle Dekret sieht einen 10' oder 6'-Takt vor.. Die Linien 2, 3, 6, 10, 11, E11, 14, 17, 33 und 34 verkehren jedoch (abschnittsweise) im 7.5'-Takt. Das Angebot dieser Linien müsste entweder zum 6'-Takt verdichtet, oder zum 10'-Takt ausgedünnt werden.	Der 7.5'-Takt ist weder aus fachlicher Sicht noch seitens der Politik je in Frage gestellt worden. Aus diesem Grund wird auf die Ermittlung der finanziellen Auswirkung verzichtet.	Im revidierten Dekret ist der 7.5'-Takt möglich. Entsprechend sind beim Angebot keine Anpassungen notwendig.	keine
Grundangebot	Alle Linien erfüllen die aktuellen Anforderungen an das Grundangebot, weshalb keine Anpassungen notwendig sind.	keine	Das Grundangebot sieht für jede Linie von Mo-Fr mindestens 10, am Sa 6 und am So 5 Kurspaare vor. Dem entsprechend müsste das Angebot auf folgenden Linien um einzelne Fahrten ausgebaut werden: - 69 (nur Burg) - 92 - 93 - 109 - 112 (nur Roggenburg)	+ CHF 0.2 Mio.
Erschliessungskriterien	Folgende Gebiete müssten zwingend durch (neue) öV-Linien bedient werden: - Aesch Nord - Reinach West - Therwil Nord-West - Muttenz Freuler - Oberwil Ost (Übernahme Linie 59 durch Kanton)	+ CHF 3 Mio (Annahme: 30'-Takt)	Keine zwingende Einführung neuer Linien.	keine
Kriterien zur Wirtschaftlichkeit	Linien, die einen Kostendeckungsgrad (KDG) von 25 % - 30 % nicht erreichen, müssten auf das Grundangebot reduziert werden: < 25%: Linien S9, 63, 91, 92, 93 und 117. < 30 %: Linien 82, 105, 116 und 119 Diese Einsparungen würden insbesondere bei den Linien S9 (1 Mio) sowie den Buslinien 63 und 82 (0.8 Mio) erzielt.	- CHF 2 Mio (Annahme: Reduktion auf das Grundangebot)	Die Linien 92 und 93 erreichen die Minimalanforderungen an die Wirtschaftlichkeit (KDG 20 %) nicht. Da diese Linien bereits heute nur ein Grundangebot haben, sind keine Anpassungen zu erwarten.	keine
Gemeindebeiträge	Gemäss Kapitel 4 des Angebotsdekrets müssten Gemeindebeiträge erhoben werden. Seit Inkrafttreten des neuen Finanzausgleichgesetzes per 1. Januar 2010 ist dies nicht mehr der Fall. Eine Wiedereinführung steht aktuell nicht zur Diskussion.	keine (bei Wiedereinführung - CHF 32.8 Mio.)	Die neuen Bestimmungen bilden die bestehende Praxis ab, wonach sich Gemeinden nicht an den Kosten des öffentlichen Verkehrs beteiligen.	keine

Bei konsequenter Einhaltung der bestehenden Bestimmungen ist von Mehrkosten in der Höhe von CHF 1 Mio. pro Jahr auszugehen. Bei Anwendung der Bestimmungen des revidierten Angebotsdekrets ist von Mehrkosten von CHF 0.2 Mio. pro Jahr auszugehen.

Die Mehrkosten fallen voraussichtlich ab 2022 an und werden dem Konto 3634 0000, Innenauftrag 501 600 belastet.

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

Ja Nein

Der Aufgaben- und Finanzplan ist ab 2022 um 0.2 Mio. zu erhöhen.

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):

Das revidierte Angebotsdekret ist klar strukturiert und beschränkt sich auf die wesentlichen Punkte. Die Bestimmungen bieten Planungssicherheit, ohne die notwendige Flexibilität bei der Angebotsgestaltung einzuschränken. Das revidierte Dekret bildet die Grundlage, den öffentlichen Verkehr im Einklang mit den verkehrlichen, wirtschaftlichen und raumplanerischen Zielen weiterzuentwickeln.

- Die Bestimmungen zur Gliederung des Angebots, den Betriebszeiten und bei der Erfolgskontrolle begünstigen einen effizienten Betrieb bei den Transportunternehmen. Dies wirkt sich insgesamt positiv auf die Kostenentwicklung aus.
- Die Bestimmungen zu den Erschliessungskriterien sowie die Aufhebung veralteter Bestimmungen bieten Planungssicherheit, was Investitionen in die Region fördert.
- Die Berücksichtigung des Taktangebots für die Ermittlung der Erschliessung fördert die Bündelung der Nachfrage auf wenige Linien im dichten Takt innerhalb eines Korridors. Dies ist wirtschaftlicher als mehrere Linien parallel zueinander zu führen, die zwar eine bessere Netzabdeckung aufweisen, gleichzeitig aber über ein geringeres Taktangebot verfügen.
- Durch die Stärkung des Hauptangebots und die Einführung des Ergänzungsangebots wird das Netz des öffentlichen Verkehrs besser strukturiert. Dadurch ergibt sich eine Netzhierarchie, die die Verdichtung nach innen unterstützt.

Die Bestimmungen sind eng aufeinander abgestimmt, sodass eine allfällige Anpassung eine sorgfältige Überprüfung erfordert.

5. Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung

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

6. Regulierungsfolgenabschätzung

Die Regulierungsfolgeabschätzung ist für die durch die Landratsvorlage betroffene KMUs zu treffen. Von der Revision des Angebotsdekrets sind die im Kanton Basel-Landschaft tätigen Transportunternehmen betroffen. Einzig bei der AutoBus AG handelt es sich um ein mittleres Unternehmen. Da sich durch die Anpassung des Angebotsdekrets keine Änderungen auf dem Liniennetz der AutoBus AG ergeben, ergeben sich keine Auswirkungen.

7. Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens

Kapitel wird nach erfolgter Vernehmlassung ergänzt

8. Anträge

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Die Totalrevision des Angebotsdekrets gemäss Entwurf wird beschlossen.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Regierungsrats

Die Präsidentin:

Die Landschreiberin:

- 9. Anhang**
- Entwurf Landratsbeschluss
 - Entwurf revidiertes Angebotsdekret
 - Synopse

Landratsbeschluss

über die Revision des Angebotsdekrets

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Die Totalrevision des Angebotsdekrets gemäss Entwurf wird beschlossen.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: