

## Synopse

### Dekret über das Angebot im regionalen Personenverkehr BUD 04042019

Geltendes Recht	Entwurf	Notizen Kommentar zu Entwurf
<b>Dekret über das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr</b>  <b>(Angebotsdekret)</b>	<b>Dekret über das Angebot im regionalen Personenverkehr</b>  <b>(Angebotsdekret)</b>	geänderter Titel
vom 17. Mai 1990  (Stand 1. Januar 1998)	vom [Datum]	
Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft, gestützt auf § 4 Absätze 1–3 des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 18. April 1985 <sup>1)</sup> , beschliesst:	Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft, gestützt auf § 4 Absätze 1–3 des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 18. April 1985 <sup>1)</sup> , beschliesst:	
	<b>I.</b>	
<b>1 Allgemeine Bestimmungen</b>	<b>1 Allgemeine Bestimmungen</b>	
<b>§ 1</b> Geltungsbereich	<b>§ 1</b> Geltungsbereich	
<sup>1</sup> Dieses Dekret regelt die Grundsätze für den Leistungsauftrag und enthält Kriterien und Richtlinien für die Angebotsstruktur des öffentlichen Personennahverkehrs im Rahmen von § 4 Absätze 1–3 des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs.  <sup>2</sup> ...  <sup>3</sup> Neue Angebote und die Ausdehnung von bestehenden Angeboten über die Kantons- oder Landesgrenze hinaus sind durch Verträge möglich. Diese muss der Regierungsrat genehmigen.	<sup>1</sup> Dieses Dekret regelt die Grundsätze für den generellen Leistungsauftrag und enthält Kriterien und Richtlinien für die Angebotsstruktur des regionalen Personenverkehrs im Rahmen von § 4 des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs.  <i>Aufgehoben.</i>  <i>Aufgehoben.</i>	Bezug zu ÖVG wird auf alle Absätze ausgeweitet

1) GS 29.89, SGS 480

Geltendes Recht	Entwurf	Notizen Kommentar zu Entwurf
<p><b>§ 2</b> Genereller Leistungsauftrag (Angebotskonzept)</p>	<p><b>§ 2</b> Genereller Leistungsauftrag</p>	
<p><sup>1</sup> Der Landrat beschliesst in der Regel alle 4 Jahre im Rahmen dieses Dekretes einen generellen Leistungsauftrag (Angebotskonzept) für das Angebot im Öffentlichen Verkehr und bestimmt die zu ergreifenden Massnahmen.</p> <p><sup>2</sup> Angebote, die über das Grundangebot (§ 5 Absatz 3) hinausgehen und nicht einen Kostendeckungsgrad von 25–30% erreichen, werden nicht in den generellen Leistungsauftrag aufgenommen.</p>	<p><sup>1</sup> Der Landrat beschliesst in der Regel alle 4 Jahre im Rahmen dieses Dekretes einen generellen Leistungsauftrag für das Angebot im öffentlichen Verkehr.</p> <p><i>Aufgehoben.</i></p>	<p>sprachlich überarbeitet</p> <p>Bestimmungen zur Wirtschaftlichkeit neu in § 10 Wirtschaftlichkeit geregelt</p>
<p><b>§ 3</b> Neue Angebote</p>	<p><b>§ 3</b> Zuständigkeiten</p>	<p>§ 3 Neue Angebote aufgehoben</p>
<p><sup>1</sup> Neue Angebote von grösserem Ausmass sind als Probetrieb während längstens sechs Jahren zu führen.</p> <p><sup>2</sup> Der Regierungsrat beschliesst die Einführung, Dauer und Finanzierung von Probetrieben.</p> <p><sup>3</sup> Für Probetriebe gelten die gleichen Regeln wie für die unbefristeten Angebote.</p> <p><sup>4</sup> Der Landrat beschliesst im Angebotskonzept den Übergang vom Probetrieb zum definitiven Angebot.</p>	<p><sup>1</sup> Die Ausarbeitung des generellen Leistungsauftrages, die Ermittlung des Finanzbedarfs, die Vernehmlassung bei den Gemeinden (Verkehrskonferenzen) und die Erfolgskontrolle obliegen der Bau- und Umweltschutzdirektion.</p> <p><sup>2</sup> Der Regierungsrat bestimmt aufgrund des generellen Leistungsauftrages die Leistungen und die finanziellen Mittel für je eine 2-jährige Fahrplanperiode. Er entscheidet bei Angebotsanpassungen und bei neuen Angeboten über die Prioritäten.</p> <p><sup>3</sup> Die genehmigten Leistungen bilden für die Bau- und Umweltschutzdirektion die Basis, um die detaillierten Leistungsaufträge auszuarbeiten.</p> <p><i>Aufgehoben.</i></p>	<p>mit «Erfolgskontrolle» ergänzt</p> <p>unverändert ggü. geltendem Recht</p> <p>unverändert ggü. geltendem Recht</p>

Geltendes Recht	Entwurf	Notizen Kommentar zu Entwurf
<p><b>§ 4</b> Zuständigkeiten</p>	<p><b>§ 4</b> Bestellverfahren Ortsverkehr</p>	<p>§ 4 Zuständigkeiten neu in § 3 Zuständigkeiten geregelt</p>
<p><sup>1</sup> Die Ausarbeitung des generellen Leistungsauftrages, die Ermittlung des Finanzbedarfs und die Vernehmlassung bei den Gemeinden (Verkehrskonferenzen) obliegen der Bau- und Umweltschutzdirektion.</p> <p><sup>2</sup> Der Regierungsrat bestimmt aufgrund des generellen Leistungsauftrages die Leistungen und die finanziellen Mittel für je eine zweijährige Fahrplanperiode. Er entscheidet bei Angebotsanpassungen und bei neuen Angeboten über die Prioritäten.</p> <p><sup>3</sup> Die genehmigten Leistungen bilden für die Bau- und Umweltschutzdirektion die Basis, um die detaillierten Leistungsaufträge auszuarbeiten.</p> <p><sup>4</sup> Erschliessungen, die über das vom Landrat festgelegte Angebotskonzept hinausgehen, sind Sache der Gemeinden.</p>	<p><sup>1</sup> Die Bestellung von Leistungen des Ortsverkehrs richtet sich nach der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs vom 11. November 2009 (SR 745.16). Dies gilt auch für Bestellungen von Leistungen des Ortsverkehrs durch die Gemeinden.</p> <p><sup>2</sup> <i>Aufgehoben.</i></p> <p><sup>3</sup> <i>Aufgehoben.</i></p> <p><sup>4</sup> <i>Aufgehoben.</i></p>	<p>Neue Bestimmung zur Sicherstellung der Rechtssicherheit bei der Bestellung von Leistungen des Ortsverkehrs.</p> <p>bereits in § 4 ÖVG geregelt: («Wünsche von Gemeinden, die über den vom Landrat beschlossenen Generellen Leistungsauftrag hinausgehen, werden zwischen Gemeinden und Unternehmen zusätzlich vereinbart und von den Gemeinden finanziert»)</p>
	<p><b>2 Gliederung des Angebots</b></p>	
<p><b>§ 5</b> Gliederung des Angebotes</p>	<p><b>§ 5</b> Angebotsbereiche</p>	
<p><sup>1</sup> Das Angebot gliedert sich in zwei Angebotsbereiche (A) und (B), die sich überlagern können.</p>	<p><sup>1</sup> Das Angebot gliedert sich in drei Angebotsbereiche, die sich überlagern können.</p>	<p>neu drei statt zwei Angebotsbereiche</p>

Geltendes Recht	Entwurf	Notizen Kommentar zu Entwurf
	<p>a. Das Hauptangebot (H) stellt die Funktion der Transportkette sicher. Es verbindet mehrere Ortschaften miteinander und bindet diese direkt an Zielgebiete von regionaler Bedeutung oder an einen Anschlusspunkt des übergeordneten Netzes an. Angestrebt werden eine hohe Taktdichte und eine hohe zeitliche Verfügbarkeit durch Bündelung der Nachfrage.</p> <p>b. Mit dem Ergänzungsangebot (E) werden innerhalb von Siedlungsgebieten dicht besiedelte Quartiere und Arbeitsplatzgebiete erschlossen.</p> <p>c. Das Grundangebot (G) stellt die flächige Erschliessung des Kantonsgebiets durch den öffentlichen Verkehr sicher. Das Angebot richtet sich nach den örtlichen Bedürfnissen. Bei geringer Nachfrage können alternative Betriebsformen eingesetzt werden.</p> <p><sup>2</sup> Das Hauptangebot (A) hat einen zweckmässigen Aufbau der Transportkette zu ermöglichen. Angestrebt wird eine hohe Attraktivität des öffentlichen Verkehrs durch Zusammenfassen der Nachfrageströme auf wenige Linien mit dichtem Fahrplan.</p> <p><sup>3</sup> Mit dem Grundangebot (B) wird für jede Gemeinde eine Minimalerschliessung durch den öffentlichen Verkehr sichergestellt.</p>	<p>sprachlich überarbeitet</p> <p>neuer Angebotsbereich</p> <p>sprachlich überarbeitet</p> <p><i>Aufgehoben.</i></p> <p><i>Aufgehoben.</i></p> <p>Erschliessungspflicht neu in § 9 Erschliessung geregelt</p>
<p><b>2 Netz- und Linienführung</b></p>		
<p><b>§ 6</b> Räumliche Erschliessungskriterien</p>	<p><b>§ 6</b> Betriebszeiten</p>	<p>§ 6 Räumliche Erschliessungskriterien, Abs. 1 und 2 neu in § 9 Erschliessung geregelt. Abs. 3 neu in § 5 Angebotsbereiche geregelt</p>

Geltendes Recht	Entwurf	Notizen Kommentar zu Entwurf
<p><sup>1</sup> Siedlungsgebiete gelten als erschlossen, wenn die Luftliniendistanz zum nächsten Haltepunkt folgende Werte nicht übersteigt:</p> <p>a. 350 Meter bei Haltestellen von Buslinien, Tramlinien und schmalspurigen Vorortlinien;</p> <p>b. 600 Meter bei Haltestellen, Stationen und Bahnhöfen der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB);</p> <p>c. 2000 Meter während der Nebenverkehrszeiten (§ 11 Absatz 3).</p> <p><sup>2</sup> Besondere topographische oder nutzungsbedingte Gegebenheiten sind zu berücksichtigen.</p> <p><sup>3</sup> Eine Linie kann zum Hauptangebot (A) gezählt werden, wenn für mindestens 2000 Einwohner direkte Verbindungen zu regionalen, zentralörtlichen Einrichtungen (z. B. Schulen der Oberstufe, Spitäler, Bezirksverwaltungen) hergestellt werden, ohne die Systematik der Transportkette zu durchbrechen.</p>	<p><sup>1</sup> Die Betriebszeiten gliedern sich in Hauptverkehrszeiten (HVZ), Nebenverkehrszeiten (NVZ), Randverkehrszeiten (RVZ) und Nachtverkehrszeiten.</p> <p><i>Aufgehoben.</i></p> <p><i>Aufgehoben.</i></p> <p><i>Aufgehoben.</i></p> <p><sup>2</sup> Die HVZ umfassen folgende Zeiten:</p> <p>a. Montag bis Freitag zwischen 6 und 9 Uhr sowie zwischen 16 und 19 Uhr</p> <p><sup>3</sup> Die NVZ umfassen folgende Zeiten:</p> <p>a. Montag bis Freitag zwischen 9 und 16 Uhr sowie zwischen 19 und 21 Uhr</p> <p>b. Samstag zwischen 8 und 21 Uhr</p> <p>c. Sonntag zwischen 10 und 21 Uhr</p>	<p>geänderte Bezeichnungen der Verkehrszeiten: Spitzenverkehrszeit <math>\triangleq</math> Hauptverkehrszeiten Zwischenverkehrszeit <math>\triangleq</math> Nebenverkehrszeiten Nebenverkehrszeit <math>\triangleq</math> Randverkehrszeiten</p> <p>angepasste Zeiten</p> <p>angepasste Zeiten</p>

Geltendes Recht	Entwurf	Notizen Kommentar zu Entwurf
	<p><sup>4</sup> Die RVZ umfassen folgende Zeiten:</p> <p>a. Montag bis Freitag zwischen 5 und 6 Uhr sowie zwischen 21 und 1 Uhr</p> <p>b. Samstag zwischen 5 und 8 Uhr sowie zwischen 21 und 1 Uhr</p> <p>c. Sonntag zwischen 5 und 10 Uhr sowie zwischen 21 und 1 Uhr</p> <p><sup>5</sup> Die Nachtverkehrszeiten umfassen folgende Zeiten</p> <p>a. Nächte von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag zwischen 1 und 5 Uhr</p> <p><sup>6</sup> Ausserhalb der Betriebszeiten werden in der Regel keine Fahrten angeboten.</p>	<p>angepasste Zeiten</p> <p>Nachtverkehrszeiten ergänzt</p> <p>zeitliche Abgrenzung der Betriebszeiten</p>
<p><b>§ 7</b> Erschliessungsgebiet</p>	<p><b>§ 7</b> Fahrplanangebot</p>	<p>§ 7 Erschliessungsgebiet neu in § 9 Erschliessung geregelt</p>
<p><sup>1</sup> Ausserhalb der Angebotsbereiche (A) und (B) liegende, zusammenhängende Baugebiete sind durch den öffentlichen Verkehr zu erschliessen, wenn sie mindestens 6 ha umfassen und durchschnittlich pro überbaute ha wenigstens 100 Einwohner/Einwohnerinnen und/oder Arbeitsplätze aufweisen.</p> <p><sup>2</sup> Noch nicht überbaute Bauzonen sind in der Netz- und Linienplanung zu berücksichtigen.</p>	<p><sup>1</sup> Für alle Linien werden regelmässige und aufeinander abgestimmte Kursfolgezeiten angestrebt. Mögliche Grundtaktzeiten sind 60, 30, 15, 10 und 7.5 Minuten oder dichtere Grundtaktzeiten.</p> <p><sup>2</sup> Für das Hauptangebot wird in den HVZ und NVZ in der Regel mindestens der Halbstundentakt, in den RVZ und Nachtverkehrszeiten mindestens der Stundentakt angeboten. Bei ausreichender Nachfrage kann der Takt für die jeweilige Verkehrszeit verdichtet werden.</p>	<p>Die Grundtaktzeiten werden angepasst: 20', 12' und 6'-Takt aufgehoben 7.5'-Takt hinzugefügt</p> <p>angepasste Grundtaktzeiten</p>

Geltendes Recht	Entwurf	Notizen Kommentar zu Entwurf
<p><sup>3</sup> Die Minimalanforderungen von Absatz 1 können unterschritten werden, wenn:</p> <p>a. das Hauptsiedlungsgebiet einer kleinen Gemeinde ausserhalb der Einzugsbereiche bestehender Linien liegt;</p> <p>b. ein Siedlungsgebiet aus Gründen der Netzgestaltung erschlossen wird;</p> <p>c. mehrere kleine Siedlungsgebiete zusammen mit wenig Aufwand erschlossen werden können.</p>	<p><sup>3</sup> Für das Ergänzungsangebot wird in den HVZ und NVZ in der Regel mindestens der Halbstundentakt angeboten. Bei ausreichender Nachfrage kann das Angebot auf die RVZ ausgedehnt oder der Takt für die jeweilige Verkehrszeit verdichtet werden.</p> <p><i>Aufgehoben.</i></p> <p><i>Aufgehoben.</i></p> <p><i>Aufgehoben.</i></p> <p><sup>4</sup> Für das Grundangebot wird in den HVZ in der Regel mindestens jede Stunde, in den NVZ mindestens jede zweite Stunde eine Fahrt angeboten. Bei ausreichender Nachfrage kann das Angebot auf die RVZ und die Nachtverkehrszeiten ausgedehnt oder das Angebot für die jeweilige Verkehrszeit verdichtet werden.</p>	<p>neue Regelung für das Ergänzungsangebot</p> <p>geänderte Regelung für das Grundangebot.</p>
<p><b>§ 8</b> Nicht erschlossene Siedlungsgebiete</p>	<p><b>§ 8</b> Netzgestaltung</p>	<p>§ 8 Nicht erschlossene Siedlungsgebiete aufgehoben Dies ist bereits in § 18, Abs. 1 USG BL (SGS 780) geregelt: («Der Kanton und die Gemeinden sorgen dafür, dass an geeigneten Orten, insbesondere bei Verwaltungsgebäuden, Schulen und Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel, eine angemessene Anzahl gedeckter Veloabstellplätze eingerichtet werden.»)</p>

Geltendes Recht	Entwurf	Notizen Kommentar zu Entwurf
<p><sup>1</sup> In nicht erschlossenen Siedlungsgebieten können an geeigneten Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs reservierte Park- und Veloabstellplätze bereitgestellt werden. Die Hilfe zur Selbsthilfe ist zu fördern.</p>	<p><sup>1</sup> Der Netzaufbau des öffentlichen Verkehrs verfolgt das Ziel, die Reisezeit der Fahrgäste in der Gesamtheit zu minimieren.</p>	<p>Mehrere Bestimmungen, welche die Netzgestaltung betreffen werden zusammengefasst.</p>
	<p><b>3 Erfolgskontrolle</b></p>	
<p><b>§ 9</b> Netzgestaltungsrichtlinien (Transportkette)</p>	<p><b>§ 9</b> Erschliessung</p>	<p>§ 9 Netzgestaltungsrichtlinien (Transportkette) neu in § 8 Netzgestaltung geregelt.</p>
<p><sup>1</sup> Als Grobverteiler sowie zur Abdeckung der grösseren Nachfrageströme und Reiselängen werden in erster Linie Schienenverkehrsmittel eingesetzt.</p> <p><sup>2</sup> Die Buslinien sollen als Zubringerlinien vorwiegend zu Regional- und Subzentren führen und in Schnellzugsbahnhöfen und Stationen an den Schienenverkehr angeschlossen werden. Sie stellen im wesentlichen die Funktion der Transportkette sicher.</p>	<p><sup>1</sup> Durch den öffentlichen Verkehr zu erschliessen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Ortschaften</li> <li>b. zusammenhängende Gebiete, welche mindestens sechs Hektaren umfassen und durchschnittlich pro überbaute Hektare wenigstens 100 Einwohner und/oder Arbeitsplätze aufweisen.</li> </ul> <p><sup>2</sup> Gebiete innerhalb folgender Luftliniendistanz zur nächsten Haltestelle gelten als erschlossen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. 500 Meter bei einer durchschnittlichen Kursfolgezeit von 7.5 Minuten oder weniger</li> <li>b. 400 Meter bei einer durchschnittlichen Kursfolgezeit über 7.5 und unter 30 Minuten</li> </ul>	<p>Erschliessungspflicht besteht neu für jede Ortschaft statt für jede Gemeinde.</p> <p>sprachlich überarbeitet</p> <p>Neuregelung der Erschliessungskriterien, die das Taktangebot berücksichtigt.</p>

Geltendes Recht	Entwurf	Notizen Kommentar zu Entwurf
<p><sup>3</sup> Zubringerlinien sind in der Regel nur an einem Punkt an das übergeordnete Netz anzuschliessen und unter sich vor allem an den Anschlusspunkte Schienennetzes zu verknüpfen.</p> <p><sup>4</sup> Hauptzielgebiete mit zentralörtlichen Einrichtungen sowie Arbeitsplatzkonzentrationen sollen mit einmaligem, höchstens zweimaligem Umsteigen erreichbar sein.</p> <p><sup>5</sup> Ringlinien und lange Endschleifen mit mehr als einer Haltestelle sind zu vermeiden.</p> <p><sup>6</sup> Bei Zubringerlinien soll der Umwegfaktor durch von der direkten Linienführung abweichende Streckenführung nicht über 1,5 ansteigen.</p> <p><sup>7</sup> Das Liniennetz ist derart zu gestalten, dass ein wirtschaftlicher Betrieb, vor allem bezüglich der Umlaufzeiten, ermöglicht wird. Parallelführungen verschiedener öffentlicher Verkehrsmittel sind zu vermeiden.</p>	<p>c. 300 Meter bei einer durchschnittlichen Kursfolgezeit von 30 Minuten oder mehr</p> <p><sup>3</sup> Die durchschnittliche Kursfolgezeit bemisst sich am Kehrwert der Anzahl Abfahrten pro Stunde an einer Haltestelle in den NVZ. Bei Haltestellen auf der Linie werden Abfahrten nur in eine Richtung angerechnet. Abfahrten verschiedener Linien werden kumuliert.</p> <p><sup>4</sup> Besondere topografische Gegebenheiten sind zu berücksichtigen.</p> <p><i>Aufgehoben.</i></p> <p><i>Aufgehoben.</i></p> <p><i>Aufgehoben.</i></p>	<p>Definition zur Ermittlung der Kursfolgezeit</p> <p>sprachlich überarbeitet</p>
<p><b>3 Betriebsangebot</b></p>	<p><i>Text entfernt.</i></p>	
<p><b>§ 10</b> Betriebszeit</p>	<p><b>§ 10</b> Wirtschaftlichkeit</p>	<p>§ 10 Betriebszeit neu in § 6 Betriebszeiten geregelt</p>
<p><sup>1</sup> Die Betriebszeit umfasst in der Regel 18 Stunden zwischen ca. 06.00 und 24.00 Uhr.</p>	<p><sup>1</sup> Der öffentliche Verkehr ist nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu planen und zu betreiben. Angestrebt wird ein möglichst hoher Kundennutzen bei möglichst geringen Kosten.</p>	<p>Neuregelung mit dem Ziel, einen wirtschaftlichen Betrieb sicherzustellen.</p>

Geltendes Recht	Entwurf	Notizen Kommentar zu Entwurf
<p><sup>2</sup> Sie kann auf einzelnen Linien angepasst werden:</p> <p>a. aufgrund spezieller Nachfragesituationen,</p> <p>b. zur Gewährleistung von Anschlüssen,</p> <p>c. aus betrieblichen Gründen,</p> <p>d. aus wirtschaftlichen Gründen.</p>	<p><sup>2</sup> Die Transportunternehmen sind dazu verpflichtet, die Wirtschaftlichkeit ihres Angebots laufend zu verbessern oder zumindest beizubehalten.</p> <p><i>Aufgehoben.</i></p> <p><i>Aufgehoben.</i></p> <p><i>Aufgehoben.</i></p> <p><i>Aufgehoben.</i></p> <p><sup>3</sup> Linien, die einen Kostendeckungsgrad von 30 % nicht erreichen, werden hinsichtlich Linienführung und Fahrplanangebot überprüft. Nötigenfalls werden Massnahmen zur Optimierung des Angebots vorgeschlagen.</p> <p><sup>4</sup> Linien, die einen Kostendeckungsgrad von 20 % nicht erreichen, werden in der bestehenden Form nicht in den generellen Leistungsauftrag aufgenommen.</p>	<p>Eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit wird neu auch für Linien mit einem Kostendeckungsgrad über 25–30 % verankert.</p> <p>Handlungsanweisung zur Vermeidung wenig wirtschaftlicher Linien</p> <p>Mindestkostendeckungsgrad neu bei 20 % statt 25 %</p>
<p><b>§ 11</b> Gliederung und Betriebszeit</p>	<p><b>§ 11</b> Auslastung</p>	<p>§ 11 Gliederung der Betriebszeiten neu in § 6 Betriebszeiten geregelt</p>
<p><sup>1</sup> Als Spitzenverkehrszeit gilt der Berufs- und Ausbildungspendlerverkehr morgens, mittags und abends vom Montag bis Freitag sowie am Samstagmorgen und -mittag.</p> <p><sup>2</sup> Als Zwischenverkehrszeit gilt die Zeit zwischen den Spitzenverkehrszeiten und am Abend sowie am Samstagnachmittag.</p>	<p><sup>1</sup> Beim Haupt- und Ergänzungsangebot kann das Fahrplanangebot gemäss § 7 unterschritten werden, wenn die Nachfrage ungenügend ist oder für gewisse Verkehrszeiten eine ungenügende Nachfrage zu erwarten wäre.</p> <p><sup>2</sup> Eine ungenügende Nachfrage liegt vor, wenn am stärksten belasteten Teilstück einer funktionalen Teillinie durchschnittlich weniger als 10 % der Sitz- und Stehplätze belegt sind.</p>	<p>Neu Bestimmung zur Überprüfung des Angebots hinsichtlich der Nachfrage.</p> <p>Definition für ungenügende Nachfrage</p>

Geltendes Recht	Entwurf	Notizen Kommentar zu Entwurf
<p><sup>3</sup> Als Nebenverkehrszeit gilt das Früh- und Spätangebot von Montag bis Samstag sowie der Betrieb an Sonn- und allgemeinen Feiertagen.</p> <p><sup>4</sup> Die Verkehrszeiten richten sich nach den örtlichen Verhältnissen.</p>	<p><i>Aufgehoben.</i></p> <p><i>Aufgehoben.</i></p>	<p>neu in Abs. 1 geregelt</p>
	<b>4 Übergangs- und Schlussbestimmungen</b>	
<p><b>§ 12</b> Fahrplan/Grundtakt</p>	<p><b>§ 12</b> Inkrafttreten</p>	<p>§ 12 Fahrplan/Grundtakt neu in § 7 Fahrplanangebot geregelt</p>
<p><sup>1</sup> Für alle Linien werden regelmässige Kursfolgezeiten angestrebt, die gegenseitig koordiniert sind. Als Grundtaktzeiten kommen 60, 30, 20, 15, 12, 10 und 6 Minuten in Frage sowie kürzere Kursfolgezeiten, sofern dies in dichteren Siedlungsgebieten aufgrund der grossen Nachfrage und Vielfalt der Verkehrsbeziehungen erforderlich ist.</p>	<p><sup>1</sup> Für die Anpassung des Angebots an die Bestimmungen dieses Dekrets wird eine Übergangsfrist bis zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2025 eingeräumt</p>	<p>Übergangsfrist läuft bis zum Inkrafttreten des 10. Generellen Leistungsauftrags für die Jahre 2026 – 2029.</p>
<p><b>§ 13</b> Fahrplan in den Angebotsbereichen (A) und (B)</p>	<p><b>§ 13 Aufgehoben.</b></p>	<p>§ 13 Fahrplan in den Angebotsbereichen (A) und (B), Abs. 1 und 2 neu in § 7 Fahrplanangebot geregelt. Abs. 3 neu in § 8 Netzgestaltung integriert.</p>
<p><sup>1</sup> Für das Hauptangebot (A) gilt grundsätzlich der Stundentakt (18 Kurspaare pro Tag). Bei schwacher Nachfrage kann das Angebot während der Nebenverkehrszeiten vermindert werden. Der Stundentakt kann verdichtet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. aus Kapazitätsgründen,</li> <li>b. zur Gewährleistung schlanker Anschlüsse an das übergeordnete Verkehrsmittel,</li> <li>c. zugunsten eines rationellen Kurseinsatzes unter Einhaltung der Anschlüsse.</li> </ul>		

<b>Geltendes Recht</b>	<b>Entwurf</b>	<b>Notizen Kommentar zu Entwurf</b>
<p><sup>2</sup> Mit dem Grundangebot (B) soll das Siedlungsgebiet je zweimal in den Spitzenverkehrszeiten und je einmal in den Zwischenverkehrszeiten bedient werden (9 Kurspaare pro Tag). Angebotsverdichtungen und der Betrieb in Nebenverkehrszeiten richten sich nach den örtlichen Bedürfnissen. Bei kleiner Nachfrage sind Betriebsformen zu wählen, bei denen ein Angebot nur auf bestimmte Anschlüsse oder nur auf Bestellung erbracht wird.</p> <p><sup>3</sup> Der meistbenützten Verkehrsbeziehung ist Anschlusspriorität zu gewähren.</p>		
<p><b>§ 14</b> Betriebsgestaltungsrichtlinien</p>	<p><b>§ 14 Aufgehoben.</b></p>	
<p><sup>1</sup> Nachfragebedingte Verstärkungsleistungen werden angeboten:</p> <p>a. als Mehrfachführungen (Beiwagen, Einsatzkurse) bei vorwiegendem Umsteigen auf einen Anschlusskurs;</p> <p>b. als Intervallverdichtungen bei direkter Zielgebietserschliessung.</p> <p><sup>2</sup> Differenzen zu den linieninternen Fahrplanzeiten sind in der Regel an den Linienendpunkten auszugleichen.</p>		
<p><b>4 Ermittlung der Verkehrsbedienung</b></p>	<p><b>4 Aufgehoben</b></p>	
<p><b>§ 15</b> Verkehrsbedienung</p>	<p><b>§ 15 Aufgehoben.</b></p>	

Geltendes Recht	Entwurf	Notizen Kommentar zu Entwurf
<p><sup>1</sup> Massgebend für die Ermittlung der Verkehrsbedien- ung einer Gemeinde sind die nach eingesetzten Verkehrsmitteln gewichteten, im Fahrplan aufgeführ- ten Abfahrten je Werktag.</p>		
<p><b>§ 16</b> Gewichtung der Verkehrsmittel</p>	<p><b>§ 16 Aufgehoben.</b></p>	
<p><sup>1</sup> Die Gewichtung der eingesetzten Verkehrsmittel richtet sich nach der Abgeltung der ungedeckten Kosten je Abfahrt.</p> <p><sup>2</sup> Den Verkehrsmitteln werden folgende Gewich- tungsfaktoren zugeteilt:</p> <p>a. Fernverkehrszüge (ohne Abgeltung): 10</p> <p>b. SBB-Regionalzüge: 7</p> <p>c. Waldenburgerbahn: 2</p> <p>d. Tram, Bus: 1</p>		
<p><b>§ 16a</b> Anrechnung der Abfahrten</p>	<p><b>§ 16a Aufgehoben.</b></p>	
<p><sup>1</sup> Bei Stationen, die mehrere Gemeinden erschlies- sen, wird die Anzahl der Abfahrten von Verkehrsmit- teln entsprechend den Einwohneranteilen im er- schlossenen Siedlungsgebiet gemäss § 6 auf die Gemeinden verteilt.</p>		
<p><b>5 Übergangs- und Schlussbestimmungen</b></p>	<p><b>5 Aufgehoben.</b></p>	
<p><b>§ 17</b> Übergangsfristen</p>	<p><b>§ 17 Aufgehoben.</b></p>	

Geltendes Recht	Entwurf	Notizen Kommentar zu Entwurf
<sup>1</sup> Für die Anpassung des Angebotes an die Richtlinien dieses Dekretes wird eine Übergangsfrist bis zum offiziellen Fahrplanwechsel 1993 eingeräumt.		
<b>§ 18</b> Änderung des Zahlungsmodus	<b>§ 18 Aufgehoben.</b>	
<sup>1</sup> Mit Inkrafttreten dieses Dekretes werden die Zahlungen zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs im jeweiligen Betriebsjahr fällig.		
<b>§ 19</b> Inkrafttreten	<b>§ 19 Aufgehoben.</b>	
<sup>1</sup> Dieses Dekret tritt rückwirkend auf den 1. Januar 1990 in Kraft.		
<b>Anhänge</b>		
1 Vademekum		
	<b>II.</b>	
	Keine Fremdänderungen.	
	<b>III.</b>	
	Der Erlass SGS 483.1 (Dekret über das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (Angebotsdekret) vom 17. Mai 1990) wird aufgehoben.	
	<b>IV.</b>  Das Dekret tritt am 1. Januar 2020 in Kraft.	