

Vorlage an den Landrat (Entwurf)

Änderung des Strassengesetzes; § 34 Bushaltestellen (Finanzierung)
wird durch System eingesetzt

vom 25. Februar 2019



1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

Die Finanzierung der Bushaltestellen im Kanton Basellandschaft ist je nach Lage einer Bushaltestelle unterschiedlich geregelt: Befindet sie sich auf einer Gemeindestrasse, ist die Gemeinde alleine zuständig. Befindet sich die Bushaltestelle auf einer Kantonsstrasse, ist der Kanton zuständig; gemäss Strassengesetz haben aber die Gemeinden in der Regel an die Kosten einen Beitrag von 50 % zu leisten. Für die Möblierung – also z.B. den Wetterschutz, sind die Gemeinden auch auf Bushaltestellen an Kantonsstrassen zuständig.

Im Rahmen des 6. Generellen Leistungsauftrages GLA 2010 – 2013 wurde das Busnetz ausgebaut und neue Buslinien eingeführt. Das hatte zur Folge, dass in den Jahren 2008–2010 einige Bushaltestellen neu gebaut wurden und sich die Standortgemeinden bei den Haltestellen an Kantonsstrassen in der Regel zu 50 % beteiligen mussten. In der Folge wurden drei ähnliche Motionen zum Thema Bushaltestellen eingereicht; die die Beteiligung der Gemeinden an den Kosten der Bushaltestellen insbesondere an den Kantonsstrassen abschaffen wollen.

Mit der Vorlage wird nun eine Gesetzesänderung des Strassengesetzes präsentiert, die vorsieht, dass die Kosten von Bushaltestellen an Kantonsstrassen vom Kanton getragen werden mit Ausnahme der Möblierung; d.h. insbesondere des Wetterschutzes. An dieser Kostentragung soll festgehalten werden, da der Wetterschutz den einsteigenden Passagieren dient; also Personen, die ein Ziel (Wohnort, Arbeitsstelle etc.) in der Standortgemeinde haben.

Die Kosten für Bushaltestellen an Gemeindestrassen sollen wie bisher durch die Gemeinden getragen werden.

Neu können die Gemeinden für Bushaltestellen, die zur Erschliessung einer regional wichtigen Anlage dienen (z.B. Gymnasium) und in ihrer Zuständigkeit sind, beim Kanton eine Kostenbeteiligung bis zu 40 % beantragen.

Durch die Neuregelung erwachsen dem Kanton zusätzliche Investitionskosten von geschätzt ca. CHF 100'000 pro Jahr. Diese Kosten können über das bestehende Konto in der Investitionsrechnung ‚Ausbau ÖV‘, IA 700107 finanziert werden. In diesem Konto sind im AFP 2019–2022 je CHF 0.5 Mio/Jahr eingestellt; die zusätzlichen Kosten können im Rahmen des eingestellten Betrages finanziert werden.

1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Zuständigkeit Bushaltestellen; Ausgangslage	4
2.1.	Allgemeines	4
2.2.	Generelle Regelung	4
2.3.	Bushaltestellen an unterschiedlichen Standorten; heutige Finanzierung und Verantwortlichkeit	5
2.3.1.	Bushaltestellen an Kantonsstrassen	5
2.3.2.	Baustellen an Gemeindestrassen	6
2.3.3.	Bushaltestellen bei SBB-Bahnhöfen bzw. Arealen Dritter:	6
2.3.4.	Spezialfälle	7
2.4.	Finanzielle Aufwendungen seit 2010	7
2.5.	Tramhaltestellen; heutige Finanzierung und Verantwortlichkeit	8
2.6.	Parlamentarische Vorstösse	8
3.	Ziel der Vorlage.....	8
3.1.	Allgemeines	8
3.2.	Alternative Lösungsansätze	9
3.2.1.	Nach Bedeutung der Linie:	9
3.2.2.	Nach Lage der Bushaltestelle	9
3.3.	Gewählte Lösung	9
3.3.1.	Bushaltestellen auf Kantonsstrassen	10
3.3.2.	Bushaltestellen an Gemeindestrassen	11
3.3.3.	Umsteigehaltestellen (Bushaltestellen bei SBB-Bahnhöfen bzw. Arealen Dritter:	12
3.4.	Gesetzesanpassung	13
4.	Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm	14
4.1.	Regierungsprogramm	14
4.2.	Rechtsgrundlagen:	14
5.	Finanzielle Auswirkungen	14
5.1.	Umbauten (z.B. als Folge des BehiG)	14
5.2.	Neubauten von Bushaltestellen	14
5.3.	Investitionskosten	15
5.4.	Folgekosten (z.B. Eigenleitungen)	15
5.5.	Finanzrechtliche Prüfung	15
5.6.	Regulierungsfolgenabschätzung	16
6.	Ergebnis des allfälligen Vernehmlassungsverfahrens	16
7.	Vorstösse des Landrates	16
8.	Anträge	17
8.1.	Beschluss	17
9.	Anhang	18

2. Zuständigkeit Bushaltestellen; Ausgangslage

2.1. Allgemeines

Bushaltestellen befinden sich heute entlang Kantons- und Gemeindestrassen sowie auf Arealen Dritter; das sind im wesentlichen Bushaltestellen bzw. Bushöfe an SBB-Bahnhöfen auf Areal der SBB; denkbar sind auch analoge Fälle bei Tramhaltestellen der Linien 10 und 11 auf Areal der BLT. Per 1. Januar 2020 werden sich auch Bushaltestellen entlang der zukünftigen Nationalstrasse 3. Klasse; der H18 durchs Laufental befinden (z.B. in Laufen und Zwingen).

In Zahlen ausgedrückt: Von den rund 430 Haltestellen auf Boden des Kantons Basel-Landschaft sind ca. 330 Haltestellen an Kantonsstrassen, ca. 100 Haltestellen an Gemeindestrassen und ca. 17 Haltestellen an Bahnhöfen.

Bisher bestehen im Kanton Baselland vorwiegend Bushaltestellen, die den Buslinien gemäss dem (kantonalen) Generellen Leistungsauftrag oder einer Ortsbuslinie dienen. Haltestellen für Fernbusse existieren bisher im Kanton Basel-Landschaft nur vereinzelt (Pratteln, Füllinsdorf, Liestal, Sissach).

Im Folgenden soll die heutige Situation bzgl. Eigentum sowie dem betrieblichen und baulichen Unterhalt für unterschiedliche Komponenten einer Bushaltestelle bei den unterschiedlichen Standorten aufgezeigt werden.

2.2. Generelle Regelung

Im kantonalen Strassengesetz ([SGS 430](#)) sind für die Fragestellung der Zuständigkeit bei Bushaltestellen folgende Bestimmungen zu beachten:

§ 8 Hoheit und Eigentum

¹ Die Kantonsstrassen stehen unter der Hoheit und im Eigentum des Kantons. Vorbehalten bleiben die Befugnisse des Bundes.

² Die Gemeindestrassen stehen unter der Hoheit und im Eigentum der Gemeinden. Vorbehalten bleiben die Befugnisse des Bundes und des Kantons.

§ 11 Umfang des Strassenraumes

¹ Der Strassenraum umfasst die Strasse mit den ihrer technisch richtigen Ausgestaltung dienenden Anlagen, wie insbesondere Kunstbauten, Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel, Gehwege, Radstreifen, Grünstreifen, Neben- und Unterhaltsanlagen, Parkplätze.

§ 23 Zuständigkeit

¹ Für den Bau, den Ausbau und die Korrektur von öffentlichen Strassen sind zuständig:
 a. der Kanton für Kantonsstrassen,
 b. die Gemeinden für Gemeindestrassen, besondere Regelungen vorbehalten.

² Ausnahmsweise kann die Zuständigkeit vertraglich geregelt werden.

Die Bestimmung § 11 hält fest, dass Bushaltestellen integraler Bestandteil der Strasse sind. In Zusammenhang mit dem § 8 und weiteren Bestimmungen wird im Strassengesetz damit festgehalten, dass für Bushaltestellen in allen Belangen entlang Kantonsstrassen der Kanton, für Bushaltestellen entlang Gemeindestrassen die Gemeinde zuständig ist.

Eine Ausnahme zu obigem Prinzip wird in folgender Bestimmung definiert:

§ 34 Bushaltestellen

¹ An die Kosten von Bushaltestellen bei Kantonsstrassen hat die Gemeinde einen Beitrag von in der Regel 50 % zu leisten.

Mit Inkrafttreten des Neuen Finanzausgleichs (NFA) am 1. Januar 2010 wurde die Verteilung der Kosten für den öffentlichen Verkehr neu geregelt. Sie liegen seither zu 100 % beim Kanton. Somit entscheidet der Landrat über das Angebot des öffentlichen Verkehrs und der Kanton trägt die Kosten des Betriebs. Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr wurde damals entsprechend angepasst.

Die Regelung zu den Kosten des öffentlichen Verkehrs gemäss dem NFA regelt die Übernahme der Kosten aus dem laufenden Betrieb im Zusammenhang mit den Fuhrunternehmen. § 34 des heute gültigen Strassengesetzes regelt die Übernahme der Kosten zur Erstellung der Haltestelleninfrastruktur.

Für die Haltestellen des Fernbusses sind weder die Gemeinden noch der Kanton zuständig; die Gesellschaften, die Fernbusse betreiben, sind für ihre Haltestellen selber verantwortlich. Dabei ist nicht ausgeschlossen, dass sie eine Vereinbarung mit dem Kanton oder der Gemeinde eingehen und auch bestehende Haltestellen der Linienbusse gemäss Generellem Leistungsauftrag benutzen.

Die Haltestellen für die Fernbusse werden nicht mehr weiter behandelt; da weder Kanton noch Gemeinde dafür verantwortlich sind. Falls dies in Zukunft anderer Regelungen bedarf, ist das mit einer späteren, separaten Vorlage bzw. Gesetzesänderung zu regeln.

2.3. Bushaltestellen an unterschiedlichen Standorten; heutige Finanzierung und Verantwortlichkeit

Für die einzelnen Standorttypen führt das nun zu folgenden Regelungen und Handhabungen:

2.3.1. Bushaltestellen an Kantonsstrassen

Infrastruktur Strasse (Haltekante / Ausstiegsfläche):

- Neuerstellung: Projekt und Bau durch den Kanton; die Standortgemeinde hat sich in der Regel mit 50 % an den Kosten zu beteiligen (gemäss § 34 Strassengesetz).
- Die bauliche Ausprägung der Bushaltestelle (z.B. Fahrbahnhaltestelle oder Busbucht) wird hoheitlich durch den Kanton aus Erwägungen zur Verkehrssicherheit, dem Verkehrsfluss, Kosten etc.) bestimmt. Die Stellungnahme der Standortgemeinde wird zwar eingeholt; ein Mitentscheid- oder Vetorecht hat sie aber nicht; sie muss die Haltestelle mitfinanzieren, auch wenn sie mit der Ausgestaltung (z.B. Busbucht statt Fahrbahnhaltestelle) nicht einverstanden ist.
- Falls die Bushaltestelle nur oder vorwiegend dem Ortsverkehr dient, hat die Standortgemeinde bis zu 100 % der Kosten zu übernehmen (Regelung im Einzelfall).
- Umbau / Ausbau einer bestehenden Bushaltestelle (Umbau auf BeHiG; Verlängerung Halte-kante etc.): erfolgt zu 100 % durch den Kanton.
Wenn der Ausbau im Rahmen einer regulären Strasseninstandsetzung erfolgte, wurde im Regelfall keine Beteiligung der Standortgemeinde eingefordert.
Im Rahmen des baulichen Unterhalts (Instandsetzung) von Kantonsstrassen werden betroffene Bushaltestellen mit den heutigen Richtlinien überprüft und gegebenenfalls auf die neuen Gesetze (z.B. BehiG) und Bedürfnisse / Anforderungen angepasst.
- Baulicher Unterhalt: erfolgt zu 100 % durch den Kanton (Haltefläche und Ausstiegsfläche; in der Regel identisch mit dem Trottoir).
- Betrieblicher Unterhalt: Fahrbahn / Haltefläche = 100% Kanton; Ausstiegsfläche (Trottoir) = 100 % Kanton; Ausnahme Winterdienst = 100 % Gemeinde.
Der betriebliche Unterhalt des Trottoirs an Kantonsstrassen liegt beim Kanton mit Ausnahme des Winterdienstes. Die Gemeinden sind für die Schneeräumung auf den Trottoirs innerorts zuständig. Auch Papierkörbe, die entlang von Kantonsstrassen

aufgestellt sind, werden durch die Gemeinden geleert. Da die Ausstiegsflächen bzw. das Perron von Bushaltestellen an Kantonsstrassen das Trottoir nutzen, sind hier die gleichen Regeln wie für das Trottoir anzuwenden.

Wetterschutz / Möblierung (Sitzgelegenheit, Papierkorb etc.):

Sowohl für den Bau als auch den baulichen und den betrieblichen Unterhalt dieser Anlagen ist zu 100 % die Standortgemeinde zuständig. Es liegt damit auch im Ermessen der Gemeinde, wo und welcher Wetterschutz bzw. welche Sitzgelegenheiten angeboten werden sollen. Die Gemeinde ist auch in der Wahl des Typs eines allfälligen Wartehäuschens frei. Da der Unterhalt des Wartehäuschens von den Gemeinden oft an das Busunternehmen ausgelagert ist, werden oft die Standardbauten der entsprechenden Busunternehmung eingesetzt.

Technische Anlagen: Billetautomat, Digitale Fahrgastinformation DFI, Haltestellenstele etc.

Für die Anlagen, die direkt dem Betrieb der Buslinien dienen, ist in allen Belangen das zuständige Busunternehmen verantwortlich. Wenn eine Haltestelle von mehr als einem Busunternehmen angefahren wird, wird von den betroffenen Busunternehmen das hauptverantwortliche und damit zuständige Busunternehmen bezeichnet.

2.3.2. Bushaltestellen an Gemeindestrassen

Infrastruktur Strasse (Haltekante/Ausstiegsfläche):

- Neuerstellung: Projekt und Bau inkl. Finanzierung zu 100 % durch die Standortgemeinde; unabhängig davon, ob die Haltestelle durch eine regionale Buslinie gemäss GLA oder eine Ortsbuslinie bedient wird.
- Umbau / Ausbau einer bestehenden Bushaltestelle (Umbau auf BeHiG; Verlängerung Haltekante etc.): erfolgt zu 100 % durch die Standortgemeinde.
- Baulicher Unterhalt: erfolgt zu 100 % durch die Standortgemeinde.
- Betrieblicher Unterhalt: Fahrbahn / Haltefläche und Ausstiegsfläche (Trottoir): erfolgt zu 100 % durch die Standortgemeinde.

Wetterschutz / Möblierung (Sitzgelegenheit, Papierkorb etc.):

Sowohl für den Bau, den baulichen und den betrieblichen Unterhalt dieser Anlagen ist zu 100 % die Standortgemeinde zuständig.

Technische Anlagen: Billetautomat, Digitale Fahrgastinformation DFI, Haltestellenstele:

Für die Anlagen, die direkt dem Betrieb der Buslinien dienen, ist in allen Belangen das zuständige Busunternehmen verantwortlich. Wenn eine Haltestelle von mehr als einem Busunternehmen angefahren wird, wird von den betroffenen Busunternehmen das hauptverantwortliche und damit zuständige Busunternehmen bezeichnet.

2.3.3. Bushaltestellen bei SBB-Bahnhöfen bzw. Arealen Dritter:

Bei Bushaltestellen auf Arealen Dritter handelt es sich in der Regel um Bushaltestellen bzw. Bushöfe an SBB-Bahnhöfen auf Grund und Boden der SBB. Es handelt sich also um sogenannte Umsteigehaltestellen; wo vom Bus auf das übergeordnete Netz (Bus / Zug oder Bus / regionales Tram) umgestiegen wird. Die Haltestelle wird also nicht primär von Passagieren benutzt, deren Ziel oder Abgangsort in der Standortgemeinde liegt, sondern sie steigen vom Bus auf den Zug um (oder umgekehrt) und weder ihr Abgangsort noch ihr Zielort liegen in der Standortgemeinde. Aus diesem Grund (regionale Bedeutung der Haltestelle) liegt die Verantwortlichkeit für solche Haltestellen grundsätzlich beim Kanton. Beispiele solcher Haltestellen bzw. Bushöfe, die in den letzten 10 Jahren neu gebaut bzw. ausgebaut wurden, sind Gelterkinden, Sissach, Arlesheim-Dornach, Laufen etc.

Die Strategie Eigentum und Unterhalt bei Bushaltestellen auf Arealen Dritter bzw. Busterminals wurde mit RRB 973 vom 28. Juni 2011 vom Regierungsrat festgelegt und beschlossen.

Infrastruktur Strasse (Haltekante / Ausstiegsfläche bzw. Perron):

- **Neuerstellung:** Projekt und Bau inkl. Finanzierung zu 100 % durch den Kanton. Das Eigentum am Boden verbleibt im Regelfall beim Arealeigentümer (SBB); die Nutzung wird mit einer Dienstbarkeit oder im Baurecht geregelt und die benötigte Fläche wird in der Regel unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Die Anlage selber (Busfahrbahn, Perron) ist im Eigentum Kanton.
 - Falls eine Haltekante nur oder vorwiegend dem Ortsverkehr dient, hat sich die Standortgemeinde allenfalls an den Kosten zu beteiligen (Regelung im Einzelfall).
- **Umbau / Ausbau** einer bestehenden Bushaltestelle (Umbau auf BeHiG; Verlängerung Halte-kante etc.): erfolgt zu 100 % durch den Kanton.
- **Baulicher Unterhalt:** erfolgt zu 100 % durch den Kanton.
- **Betrieblicher Unterhalt:** Fahrbahn / Haltefläche und Ausstiegsfläche (Trottoir): erfolgt zu 100 % durch die Standortgemeinde.
 Im Spezialfall können die benötigten Kosten der Transportunternehmung (TU) in Rechnung gestellt werden, welche diese Kosten über die Leistungsvereinbarung wiederum dem Kanton in Rechnung stellen können.

Wetterschutz (Überdachung / Wartehaus), Kunstbauten (inkl. Beleuchtung):

Sowohl für den Bau, den baulichen und den betrieblichen Unterhalt dieser Anlagen ist zu 100 % der Kanton zuständig. Die Stromkosten der Beleuchtung gehen zu Lasten der Standortgemeinde. Ob eine Überdachung erstellt wird, entscheidet der Kanton gemäss seinen internen Regelungen (Anzahl Passgiere etc.). Wenn eine Überdachung (oder Wartehaus) erstellt wird, finanziert der Kanton im Grundsatz eine Standardlösung; wenn eine Gemeinde eine teurere Lösung verlangt (z.B. aus ästhetischen Gründen), muss sie sich an den Mehrkosten beteiligen.

Möblierung (Sitzgelegenheit, Papierkorb etc.):

Für die Erstellung, den baulichen und den betrieblichen Unterhalt dieser Anlagen ist zu 100 % die Standortgemeinde zuständig. Im Spezialfall können die benötigten Kosten der TU in Rechnung gestellt werden, welche diese Kosten über die Leistungsvereinbarung wiederum dem Kanton in Rechnung stellen können.

Technische Anlagen: Billetautomat, Digitale Fahrgastinformation DFI, Haltestellenstele etc.

Für die Anlagen, die direkt dem Betrieb der Buslinien dienen, ist in allen Belangen das zuständige Busunternehmen verantwortlich. Wenn eine Haltestelle von mehr als einem Busunternehmen angefahren wird, wird von den betroffenen Busunternehmen das hauptverantwortliche und damit zuständige Busunternehmen bezeichnet.

2.3.4. Spezialfälle

Neben den aufgeführten Fällen gibt es diverse Spezialfälle wie Haltestellen oder Perronflächen auf Privatgrund. Diese vielfältigen Spezialfälle sind im Gesetz nicht abschliessend behandelt bzw. geregelt; bei Haltestellen an bzw. entlang einer Kantonsstrasse werden die Regeln gemäss Kantonsstrasse bzw. analog bei einer Gemeindestrasse angewendet.

Haltestellen von Fernbussen wie z.B. Flixbus sind grundsätzlich in der Verantwortung der Betreibergesellschaft und werden ebenfalls im Einzelfall geregelt

2.4. Finanzielle Aufwendungen seit 2010

Zwischen den Jahren 2010 und 2017 wurden an Kantonsstrassen ca. 20 neue Bushaltestellen gebaut.

Die Erstellungskosten pro Haltekante waren sehr unterschiedlich und betragen zwischen CHF 26'000.- (Lausen, Mühlizelg) und CHF 430'000.- (Oberwil, Gymnasium, Seite Gymnasium).

Die mittleren Erstellungskosten beliefen sich auf ca. CHF 170'000.- pro Haltestelle.

In den kommenden Jahren (2018–2023) sind vier weitere neue Bushaltestellen geplant. Die Kosten belaufen sich auf total ca. CHF 680'000.-; d. h. ca. CHF 140'000.- pro Jahr von 2018 bis 2023.

2.5. Tramhaltestellen; heutige Finanzierung und Verantwortlichkeit

Als Zusatzinfo werden hier noch kurz die Finanzierung und die Verantwortlichkeit bei den Tramhaltestellen entlang den Linien 2 in Binningen, 3 in Birsfelden und 6 in Allschwil dargestellt, die in der Verantwortung des Kantons (und nicht des Bundes) liegen.

Neu- und Umbau von Tramhaltestellen auf Kantonsstrassen werden vollumfänglich vom Kanton finanziert. Die Möblierung (d. h. Abfalleimer, Sitzbank und Wartehäuschen mit Beleuchtung), falls vorhanden, werden ebenfalls vollumfänglich durch den Kanton finanziert.

Analog zu den Bushaltestellen werden die Anlagen, die direkt dem Betrieb der Tramlinie dienen (Billetautomat, DFI etc.), durch das Transportunternehmen erstellt und finanziert.

Der bauliche Unterhalt an der Haltestelle wird vom Grundeigentümer, dem Kanton, übernommen.

Der betriebliche Unterhalt wird vom Transportunternehmen (BVB) übernommen. Sie finanziert die Reinigung sowie die Schneeräumung sowohl auf ihrer Fahrspur als auch auf den Halteinseln, den baulichen Unterhalt am Mobiliar und die Leerung der Abfalleimer. Die Kosten für den Strom der Beleuchtung werden durch die Gemeinden übernommen.

2.6. Parlamentarische Vorstösse

Im Rahmen des 6. Generellen Leistungsauftrages GLA 2010–2013 wurde das Busnetz ausgebaut und neue Buslinien eingeführt. Das hatte zur Folge, dass in den Jahren 2008–2010 einige Bushaltestellen neu gebaut wurden und sich die Standortgemeinden bei den Haltestellen an Kantonsstrassen in der Regel zu 50 % beteiligen mussten. In der Folge wurden drei ähnliche Vorstösse zum Thema Bushaltestellen eingereicht und vom Landrat am 3. März 2011 überwiesen:

Motion [2010/162](#) von Petra Schmidt vom 22. April 2010 verlangt, dass § 34 Strassengesetz gestrichen wird und der Kanton die Bushaltestellen, die dem kantonalen Busnetz zugehörigen, vollumfänglich finanziert. Davon ausgenommen werden können Bushaltestellen von expliziten Orts- und Quartierbuslinien. Es wird beantragt, eine entsprechende Gesetzesanpassung im Strassengesetz vorzunehmen, so dass die Kostenträgerschaft zwischen Kanton und Gemeinden neu und klar geregelt ist.

Motion [2010/163](#) von Felix Keller vom 22. April 2010 verlangt, dass das Strassengesetz geändert wird und der § 34 Bushaltestellen aus dem Strassengesetz ersatzlos gestrichen wird.

Postulat [2010/300](#) von Elisabeth Schneider vom 9. September 2010 stellt fest, dass eine gesetzliche Grundlage für den Bau der Wartehallen und den (betrieblichen) Unterhalt fehlt und diese Kosten seit Jahrzehnten von den Gemeinden getragen werden. Es wird deshalb verlangt, dass für den Bau von Hochbauten (Wartehallen) und den Unterhalt der Bushaltestellen eine klare gesetzliche Grundlage geschaffen wird.

3. Ziel der Vorlage

Das Ziel der Vorlage besteht darin die Kostenübernahme für den Bau und den Unterhalt (baulich / betrieblich) von Bushaltestellen inkl. Möblierung (Wartehäuschen etc.) unter Berücksichtigung der parlamentarischen Vorstösse neu und einheitlich zu regeln

3.1. Allgemeines

Die Regelung bzgl. Verantwortlichkeiten und Finanzierung von Bushaltestellen soll folgende Ziele und Kriterien erfüllen:

- Einfache und eindeutige Regelung
- Keine erhebliche finanzielle Mehrbelastung, weder von Kanton noch Bund
- Einfache Abläufe und kurze Entscheidungswege
- Gleichbehandlung der Gemeinden
- Verantwortlichkeit / Finanzierung bei Hauptnutznießer

Diese Ziele und Kriterien sind nicht widerspruchsfrei; eine Lösung muss unter Abwägung / Gewichtung der verschiedenen Kriterien / Interessen gefunden werden.

3.2. Alternative Lösungsansätze

Bei allen Lösungsansätzen verbleibt die Verantwortlichkeit und Finanzierung der technischen Anlagen beim verantwortlichen Busunternehmen.

Bei allen Lösungsansätzen besteht die Variante, dass die Gemeinde für die Möblierung (baulich und betrieblich) und den betrieblichen Unterhalt der Ausstiegs-/Wartefläche zuständig ist (analog zu heute).

Grundsätzlich sind unter anderem folgende Lösungsansätze denkbar:

- 3.2.1. Nach Bedeutung der Linie:
 - a. Regionale Buslinie gemäss GLA:
Kanton finanziert Betrieb und Unterhalt aller Bushaltestellen auf Kantons- und Gemeindestrassen sowie auf Drittarealen inkl. Möblierung und inkl. betrieblichem Unterhalt
 - b. Ortsbuslinie:
Standortgemeinde finanziert Betrieb und Unterhalt aller Bushaltestellen auf Kantons- und Gemeindestrassen sowie auf Drittarealen inkl. Möblierung und inkl. betrieblichem Unterhalt
- 3.2.2. Nach Lage der Bushaltestelle
 - a. Bushaltestelle an Kantonsstrasse:
Kanton finanziert Betrieb und Unterhalt aller Bushaltestellen auf Kantonsstrassen inkl. Möblierung und inkl. betrieblichem Unterhalt
Variante: Bei der Erstellung einer neuen Haltestelle erfolgt eine Mitfinanzierung durch die Gemeinde in Form einer einmaligen Pauschale pro Haltekante von z.B. CHF 10'000.-.
 - b. Bushaltestelle an Gemeindestrasse:
Gemeinde finanziert Betrieb und Unterhalt aller Bushaltestellen auf Gemeindestrassen inkl. Möblierung und inkl. betrieblichem Unterhalt.
 - c. Bushaltestelle auf Arealen Dritter (z.B. SBB-Bahnhof):
Gemeinde oder Kanton (je nach Bedeutung) finanziert Betrieb und Unterhalt der Bushaltestellen auf Drittarealen inkl. Möblierung und inkl. betrieblichem Unterhalt.
 - d. Bushaltestelle an Nationalstrassen:
Da die Verhandlungen mit dem Bund noch offen sind und noch nicht definitiv geklärt ist, ob er den gesamten Strassenraum übernimmt, kann hier noch keine Aussage gemacht werden. Stand Juli 2018 ist, dass der Bund das Trottoir (= Ausstiegsfläche) nicht übernehmen will; offen ist in diesem Fall noch, ob Kanton oder Gemeinde dieses Trottoir bzw. Fussweg übernehmen muss.

3.3. Gewählte Lösung

Die vorgeschlagene Lösung orientiert sich primär an der Lage der Bushaltestelle, sekundär aber auch an der Bedeutung der Buslinie bzw. der Haltestelle:

Für die einzelnen Standorttypen führt das zu folgenden Regelungen und Handhabungen

3.3.1. Bushaltestellen auf Kantonsstrassen

Infrastruktur Strasse (Haltekante / Ausstiegsfläche):

- Projekt und Bau neuer Bushaltestellen und Umbau / Ausbau bestehender Haltestellen als auch der bauliche Unterhalt erfolgt zu 100 % durch den Kanton; auf eine Beteiligung z. B. am Bau neuer Haltestellen durch die Standortgemeinde wird verzichtet. Falls die Bushaltestelle nur oder vorwiegend dem Ortsverkehr dient, hat die Standortgemeinde bis zu 100 % der Kosten zu übernehmen (Regelung im Einzelfall).

Begründung:

- Die Regelung entspricht der Forderung der Motion.
 - Die Regelung ist einfach; der Bau und bauliche Unterhalt erfolgt durch den Eigentümer der Strassenanlage.
 - Entscheidungsbefugnisse und Finanzierung sind bei der gleichen Stelle angeordnet.
 - Die Regel entspricht der bisherigen Regel bis auf den Punkt, dass sich die Standortgemeinde nicht mehr beteiligen muss. Genau dieser Punkt hatte immer wieder zu Schwierigkeiten geführt, da die Gemeinde zwar mitfinanzieren musste, aber keine Entscheidungsbefugnisse hatte.
 - Bei stark befahrenen Kantonsstrassen ist in der Regel keine Fahrbahnhaltestelle möglich, sondern muss eine teurere Busbucht gebaut und unterhalten werden; d. h. mit der vorgeschlagenen Regel wird das Verursacherprinzip (teure Lösung infolge übergeordnetem Verkehr) berücksichtigt.
 - Bei einer Buslinie (und damit Haltestelle), die nur der Gemeinde dient, bleibt eine Mitfinanzierung durch die Gemeinde möglich (Verursacherprinzip).
 - Die zusätzliche finanzielle Belastung infolge des Wegfalls des Gemeindebeitrags ist mit schätzungsweise ca. CHF 50'000 - 100'000 pro Jahr relativ klein. Aus diesem Grund rechtfertigt sich auch die Erhebung einer Pauschale nicht.
- Betrieblicher Unterhalt: Fahrbahn / Haltefläche = 100 % Kanton; Ausstiegsfläche / Wartebereich (Trottoir) = 100 % Kanton; Ausnahme Winterdienst = 100 % Gemeinde

Begründung:

- Die Regelung ist einfach und entspricht der Regelung, wie sie für die Fahrbahn (= Kanton) bzw. das Trottoir (= Kanton / Gemeinde) gilt. Der betriebliche Unterhalt des Trottoirs an Kantonsstrassen liegt beim Kanton mit Ausnahme der Schneeräumung. Die Gemeinden sind für die Schneeräumung zuständig. Auch Papierkörbe, die entlang von Kantonsstrassen aufgestellt sind, werden durch die Gemeinden geleert; es wäre deshalb unsinnig, im Bereich von Bushaltestellen eine andere Regelung einzuführen.
- Die Regel entspricht der bisherigen Regel, die sich bewährt hat.

Wetterschutz (Wartehäuschen) / Möblierung (Sitzgelegenheit, Papierkorb etc.):

- Projekt und Bau der Möblierung neuer Bushaltestellen und bestehender Haltestellen als auch der bauliche Unterhalt erfolgt zu 100 % durch die Standortgemeinde. Falls die Bushaltestelle der Erschliessung einer kantonal wichtigen Anlage (z.B. Gymnasium, Fachhochschule etc.) dient, kann die Standortgemeinde beim Kanton eine Kostenbeteiligung bis zu max. 40 % der anrechenbaren Kosten beantragen (Regelung im Einzelfall).

Begründung:

- Die Regelung ist einfach.
- Die Möblierung der Haltestelle dient den ein- und aussteigenden Personen; d. h. primär Einwohnern oder Personen, die ein Ziel in der Standortgemeinde haben. Es

liegt damit auch im Ermessen der Gemeinde, wo und welcher Wetterschutz bzw. welche Sitzgelegenheiten sie ihren Einwohnern und Einwohnerinnen bzw. Besuchern, Pendlern etc. anbieten will. Die Gemeinde ist auch in der Wahl des Typs eines allfälligen Wartehäuschens frei.

- Die Anwendung des Verursacherprinzips kann sinnvoll angewendet werden; wer mehr Wetterschutz beansprucht, bezahlt ihn auch.
- Die Regel entspricht der bisherigen Regel, die sich bewährt hat – Diskussionen z.B. mit dem Kanton, welche Möblierung angebracht wäre, erübrigen sich.
- Die Ansiedelung kantonal wichtiger Anlagen wie z.B. eine Schule bringt einer Standortgemeinde nicht unbedingt Mehreinnahmen: sie kann aber erhebliche Kosten verursachen. Deshalb wird es als sinnvoll erachtet, dass sich der Kanton bei solchen Standorten am Wetterschutz und der Möblierung beteiligen kann.
- Als anrechenbare Kosten ist eine kostengünstige Basislösung zu verstehen; wenn eine Gemeinde (oder andere Institution) eine spezielle, teurere Lösung wünscht, erfolgt keine Mitfinanzierung an diesen Mehrkosten.

Technische Anlagen: Billetautomat, Digitale Fahrgastinformation DFI, Haltestellenstele etc.:

- Für die Anlagen, die direkt dem Betrieb der Buslinien dienen, ist in allen Belangen das zuständige Busunternehmen verantwortlich.
- Wenn eine Haltestelle von mehr als einem Busunternehmen angefahren wird, wird von den betroffenen Busunternehmen das hauptverantwortliche und damit zuständige Busunternehmen bezeichnet.

Begründung:

- Die Regelung ist einfach; sie entspricht der bisherigen Regelung und hat sich bewährt.
- Das Busunternehmen ist für die eigenen technischen Anlagen in allen Belangen selber verantwortlich; damit bleiben die Entscheidungswege und Abläufe effizient und einfach.

3.3.2. Bushaltestellen an Gemeindestrassen

Infrastruktur Strasse (Haltekante / Ausstiegsfläche):

- Projekt und Bau neuer Bushaltestellen und Umbau / Ausbau bestehender Haltestellen als auch der bauliche Unterhalt erfolgt zu 100 % durch die Standortgemeinde. Falls die Bushaltestelle der Erschliessung einer kantonal wichtigen Anlage (z.B. Gymnasium, Fachhochschule etc.) dient, kann die Standortgemeinde beim Kanton eine Kostenbeteiligung für die Neuerstellung oder wesentlicher Umbauten bis zu max. 40 % der anrechenbaren Kosten beantragen (Regelung im Einzelfall für Haltestellen kantonalen Bedeuten).

Begründung:

- Die Regelung ist einfach; der Bau und bauliche Unterhalt erfolgt durch den Eigentümer der Strassenanlage.
 - Entscheidungsbefugnisse und Finanzierung sind bei der gleichen Stelle angeordnet; d.h. die Gemeinde kann selbstständig über den Ausbaustandard entscheiden.
 - Die Regel entspricht der bisherigen Regel bis auf den Punkt, dass sich der Kanton bei Haltestellen kantonalen Bedeuten beteiligen kann.
 - Gemeindestrassen weisen in der Regel nur ein tiefes Verkehrsaufkommen auf; d.h. in der Regel können Bushaltestellen als Fahrbahnhaltestellen angeordnet werden und verursachen dementsprechend relativ geringe Kosten.
 - Als anrechenbare Kosten ist eine kostengünstige Basislösung zu verstehen; wenn eine Gemeinde (oder andere Institution) eine spezielle, teurere Lösung wünscht, erfolgt keine Mitfinanzierung an diesen Mehrkosten.
- Betrieblicher Unterhalt: Fahrbahn / Haltefläche und Ausstiegsfläche (Trottoir): erfolgt zu 100 % durch die Standortgemeinde.

Begründung:

- Die Regelung ist einfach und entspricht der Regelung, wie sie für die Fahrbahn und das Trottoir (= beides Gemeinde) gilt.
- Die Regel entspricht der bisherigen Regel, die sich bewährt hat.

Wetterschutz (Wartehäuschen) / Möblierung (Sitzgelegenheit, Papierkorb etc.):

- Projekt und Bau der Möblierung neuer Bushaltestellen und bestehender Haltestellen als auch der bauliche Unterhalt erfolgt zu 100 % durch die Standortgemeinde.
Falls die Bushaltestelle der Erschliessung einer kantonal wichtigen Anlage (z.B. Gymnasium, Fachhochschule etc.) dient, kann die Standortgemeinde beim Kanton eine Kostenbeteiligung für die Neuerstellung bis zu max. 40 % der anrechenbaren Kosten beantragen (Regelung im Einzelfall).

Begründung:

- Die Regelung ist einfach und entspricht der Regel von Haltestellen entlang Kantonsstrassen.
- Die Regel entspricht der bisherigen Regel, die sich bewährt hat – Diskussionen z.B. mit dem Kanton, welche Möblierung angebracht wäre, erübrigen sich.
- Die Ansiedelung kantonal wichtiger Anlagen wie z.B. eine Schule bringt einer Standortgemeinde nicht unbedingt Mehreinnahmen: sie kann aber erhebliche Kosten verursachen. Deshalb wird es als sinnvoll erachtet, dass sich der Kanton bei solchen Standorten am Wetterschutz und der Möblierung beteiligen kann.

Technische Anlagen: Billetautomat, Digitale Fahrgastinformation DFI, Haltestellenstele etc.:

- Für die Anlagen, die direkt dem Betrieb der Buslinien dienen, ist in allen Belangen das zuständige Busunternehmen verantwortlich.
- Wenn eine Haltestelle von mehr als einem Busunternehmen angefahren wird, wird von den betroffenen Busunternehmen das hauptverantwortliche und damit zuständige Busunternehmen bezeichnet.

Begründung:

- Gleiche Regelung wie bei Haltestellen entlang Kantonsstrassen

3.3.3. Umsteigehaltestellen (Bushaltestellen bei SBB-Bahnhöfen bzw. Arealen Dritter:

Bei den Bushöfen bzw. Umsteigehaltestellen auf das übergeordnete Netz (= regionale Bedeutung) an SBB-Bahnhöfen oder auf Arealen Dritter (z. B. BLT) wird die bestehende Lösung beibehalten; d. h. es wird die Strategie Eigentum und Unterhalt bei Bushaltestellen auf Arealen Dritter bzw. Busterminals, wie sie mit RRB 973 vom 28. Juni 2011 vom Regierungsrat festgelegt und beschlossen wurde, übernommen.

Infrastruktur Strasse (Haltekante / Ausstiegsfläche bzw. Perron):

- Neuerstellung: Projekt und Bau inkl. Finanzierung zu 100 % durch den Kanton. Das Eigentum am Boden verbleibt im Regelfall beim Arealeigentümer (SBB); die Nutzung wird mit einer Dienstbarkeit oder im Baurecht geregelt und die benötigte Fläche wird unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Die Anlage selber (Busfahrbahn, Perron) ist im Eigentum Kanton. Falls eine Haltekante nur oder vorwiegend dem Ortsverkehr dient, hat sich Standortgemeinde allenfalls an den Kosten zu beteiligen (Regelung im Einzelfall).
- Umbau / Ausbau einer bestehenden Bushaltestelle (Umbau auf BeHiG; Verlängerung Haltekante etc.): erfolgt zu 100 % durch den Kanton.
- Baulicher Unterhalt: erfolgt zu 100 % durch den Kanton.

- Betrieblicher Unterhalt: Fahrbahn / Haltefläche und Ausstiegsfläche (Trottoir): erfolgt zu 100 % durch die Standortgemeinde.

Im Spezialfall können die benötigten Kosten der TU in Rechnung gestellt werden, welche diese Kosten über die Leistungsvereinbarung wiederum dem Kanton in Rechnung stellen können:

Begründung:

- Die Regelung entspricht der Forderung der Motion.
- Die Haltestellen sind in der Regel sogenannte Umsteige Haltestellen und haben deshalb eine regionale bzw. kantonale Bedeutung; d.h. eine Kostenübernahme durch den Kanton ist eine logische Folge davon.
- Die Regelung ist einfach.
- Entscheidungsbefugnisse und Finanzierung sind bei der gleichen Stelle angeordnet.
- Die Regel entspricht der bisherigen Regel und hat sich bewährt.
- Bei einer Buslinie (und damit Haltestelle), die nur der Gemeinde dient, bleibt eine Mitfinanzierung durch die Gemeinde möglich (Verursacherprinzip).

Wetterschutz (Überdachung / Wartehaus), Kunstbauten (inkl. Beleuchtung):

Sowohl für den Bau, den baulichen und den betrieblichen Unterhalt dieser Anlagen ist zu 100 % der Kanton zuständig. Die Stromkosten der Beleuchtung gehen zu Lasten der Standortgemeinde. Ob eine Überdachung erstellt wird, entscheidet der Kanton gemäss seinen internen Regelungen (Anzahl Passgiere etc.). Wenn eine Überdachung (oder Wartehaus) erstellt wird, finanziert der Kanton im Grundsatz eine Standardlösung; wenn eine Gemeinde eine teurere Lösung verlangt (z.B. aus ästhetischen Gründen), muss sie sich an den Mehrkosten beteiligen.

Möblierung (Sitzgelegenheit, Papierkorb etc.):

Für die Erstellung, den baulichen und den betrieblichen Unterhalt dieser Anlagen ist zu 100 % die Standortgemeinde zuständig. Im Spezialfall können die benötigten Kosten der TU in Rechnung gestellt werden, welche diese Kosten über die Leistungsvereinbarung wiederum dem Kanton in Rechnung stellen können.

Technische Anlagen: Billetautomat, Digitale Fahrgastinformation DFI, Haltestellenstele etc.:

- Für die Anlagen, die direkt dem Betrieb der Buslinien dienen, ist in allen Belangen das zuständige Busunternehmen verantwortlich.
- Wenn eine Haltestelle von mehr als einem Busunternehmen angefahren wird, wird von den betroffenen Busunternehmen das hauptverantwortliche und damit zuständige Busunternehmen bezeichnet.

Begründung:

- Gleiche Regelung wie bei Haltestellen entlang Kantonsstrassen

3.4. Gesetzesanpassung

Das Strassengesetz (StrG, [SGS 430](#)) vom 24. März 1986 wird wie folgt geändert:

§ 34 Bushaltestellen

¹ Die Kosten von Bushaltestellen (Haltestelle für Linienbusse gemäss Generellem Leistungsauftrag; ohne Fernbusse etc.) werden vom Strasseneigentümer getragen. Die Kosten für die Möblierung (Wetterschutz, Sitzgelegenheit etc.) werden von der Standortgemeinde getragen.

² Für Bushaltestellen, die der Erschliessung einer kantonal wichtigen öffentlichen Anlage (z.B. Gymnasium, Fachhochschule, Spital etc.) dienen, kann die Standortgemeinde beim Kanton eine

Kostenbeteiligung für die Neuerstellung bis zu max. 40 % der anrechenbaren Kosten beantragen. Der Regierungsrat legt die notwendigen Details und Kriterien fest.

³ Die Kosten von Umsteigehaltestellen regionaler Bedeutung (Busbahnhof) inkl. einer allfälligen Überdachung auf Arealen Dritter (z.B. an Bahnhöfen) werden in der Regel vom Kanton getragen; für die Möblierung (exkl. Überdachung) ist die Standortgemeinde zuständig. Der Regierungsrat legt die notwendigen Details fest.

4. Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm

4.1. Regierungsprogramm

Die übergeordneten Planungsinstrumente beinhalten zahlreiche strategische Leitsätze, Zielsetzungen und generelle Vorstellungen, die Auswirkungen auf die ÖV-Infrastruktur haben:

- Attraktive Mittel- und Feinverteilerlinien als konkurrenzfähige Alternative zum Individualverkehr innerhalb Agglomeration
- Sicherstellung ÖV-Grundangebot im übrigen Kantonsgebiet
- Attraktive ÖV-Erschliessung der Industrie-/Gewerbegebiete von kantonaler Bedeutung
- Aufwertung Bahnhöfe und andere Umsteigestationen hinsichtlich ihrer Funktion durch Ausschöpfung der räumlichen Ressourcen (beispielsweise P+R und B+R)
- Schaffung guter Voraussetzungen für eine hohe Betriebszuverlässigkeit und -stabilität des ÖV auf stark belasteten Verkehrsachsen (Ausgestaltung / Anordnung der Haltestellen)

4.2. Rechtsgrundlagen:

Kanton Basel-Landschaft:

- Strassengesetz vom 24. März 1986 ([SGS 430](#))
- Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 18. April 1985 ([SGS 480](#))
- RRB 973 vom 28. Juni 2011: Busterminals: Strategie Eigentum und Unterhalt

5. Finanzielle Auswirkungen

5.1. Umbauten (z.B. als Folge des BehiG)

Der Umbau der Haltestellen auf die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes erfolgt im Rahmen der ordentlichen Instandsetzungen der Kantonsstrassen. Die Zusatzkosten für den Umbau werden im Durchschnitt auf ca. 10'000 Franken pro Haltestelle geschätzt; es wird mit Kosten von max. ca. 0.5 Mio. Franken / Jahr geschätzt. Gesamthaft wird mit Kosten von max. 10 Mio. Franken gerechnet. Die Regelung im Strassengesetz ist diesbzgl. unklar und die Gemeinden mussten an solche Umbaukosten keine Beiträge bezahlen.

Unbesehen von der Befreiung der Gemeinden an der Kostentragung bei Bushaltestellen an Kantonsstrassen entstehen den Gemeinden jedoch mit der Umsetzung des BehiG bei den Haltestellen an Gemeindestrassen ebenfalls Aufwendungen; der Umfang ist aber nicht bekannt (grobe Schätzung: total max. 5 Mio. Franken).

Die vorgesehene gesetzliche Anpassung führt also weder beim Kanton noch bei den Gemeinden zu einer Änderung gegenüber der heutigen Handhabung.

5.2. Neubauten von Bushaltestellen

Zwischen den Jahren 2010 und 2017 wurden an Kantonsstrassen ca. 20 neue Bushaltestellen gebaut.

Die Erstellungskosten pro Haltekante waren sehr unterschiedlich und betragen zwischen 25'800 Franken (Lausen, Mühlizelg) und 430'000 Franken (Oberwil, Gymnasium, Seite Gymnasium).

Die mittleren Erstellungskosten beliefen sich auf ca. 100'000 Franken pro Haltekante.

In den kommenden Jahren (2018–2023) sind vier weitere neuen Bushaltestellen geplant. Die benötigten Mittel belaufen sich auf ca. 680'000 Franken. Dies sind jährlich total ca. 140'000 Franken.

Sollten die Gemeinden von ihrem Beitrag befreit werden, belaufen sich die Mehrkosten für den Kanton auf ca. 70'000 Franken pro Jahr.

In den nächsten 10 bis 20 Jahren ist kaum mit einem massiven Ausbau des Busliniennetzes zu rechnen; durch die Siedlungsentwicklung, neue Bedürfnisse etc. ist mit ca. einer neuen Bushaltestelle pro Jahr an einer Kantonsstrasse zu rechnen. Bei Kosten von ca. 200'000 Franken pro Haltestelle ergeben sich somit für den Kanton Zusatzkosten von ca. 100'000 Franken pro Jahr.

Dem gegenüber stehen Einsparungen bei der Planung- und Projektierung beim TBA sowie Verkürzungen in der Umsetzung. Dabei berücksichtigt sind Zeit- und Ressourcengewinne durch den Wegfall allfälliger langwieriger Verhandlungen mit den Gemeinden. Aufgrund der Ressourcenknappheit mussten hierzu oftmals externe Gesamtprojektleiter beigezogen werden. Die Einsparungen sind jedoch geringer als die für den Kanton zusätzlichen Kosten.

Bei den baulichen und betrieblichen Unterhaltskosten ergibt sich zum heutigen Zustand keine Änderung.

5.3. Investitionskosten

Die zusätzlichen Investitionskosten von ca. 100'000 Franken p.a. werden über das gleiche Konto wie der Bau von Bushaltestellen, das Konto 'Ausbau ÖV, IA 700'107 finanziert. In diesem Konto sind im AFP 2019–2022 je 0.5 Mio. Franken / Jahr für Bushaltestellen eingestellt; auf Grund des voraussichtlichen Finanzbedarfs für den Neu- und Umbau von Bushaltestellen ist keine Erhöhung notwendig

Kontierung		
IM-Position	Innenauftrag	Kostenart
23140.999	700107	5010 0 010

5.4. Folgekosten (z.B. Eigenleitungen)

Ausser den Folgekosten Finanzierung (Zinskosten / Abschreibemittel) entstehen keine Folgekosten.

Finanzierungszahlen nach § 35 Abs. 4 Finanzhaushaltsgesetz (FHG; SGS 310)

Bei einem maximalen mittleren, zusätzlichen Bedarf von 100'000 Franken pro Jahr an wiederkehrenden Kosten betragen die Abschreibekosten 2'500 Franken pro Jahr. Diese Zusatzkosten sind in den eingestellten Mitteln im AFP 2019–2022 (und Folgejahren) enthalten, es wird deshalb auf die Aufstellung der Finanzierungszahlen verzichtet.

5.5. Finanzrechtliche Prüfung

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

5.6. Regulierungsfolgenabschätzung

Da die vorgeschlagene Gesetzesanpassung grundsätzlich eine Vereinfachung und Entflechtung zwischen den Verantwortlichkeiten Kanton / Gemeinde bewirkt, sind die Regulierungsfolgen positiv; so muss z. B. beim Bau einer Bushaltestelle an einer Kantonsstrasse keine Verhandlung erfolgen bzw. Vereinbarung mehr getroffen werden, welchen Anteil die Gemeinde zu bezahlen hat.

Mit dem RRB Nr. 0973 vom 28. Juni 2011 besteht bereits eine Regelung bzgl. Kosten bzw. Eigentum und Unterhalt bei Bushaltestellen auf Arealen Dritter.

Als zusätzliche Regelung sind durch den Regierungsrat noch die Kriterien zu definieren, bei welchen Bushaltestellen von kantonaler Bedeutung an Gemeindestrassen die Standortgemeinde Beiträge beantragen kann.

6. Ergebnis des allfälligen Vernehmlassungsverfahrens

Wird nach dem Vernehmlassungsverfahren ergänzt.

7. Vorstösse des Landrates

Die drei inhaltlich zusammenhängenden Vorstösse wurden vom Landrat am 3. März 2011 mit nachfolgenden Wortlauten überwiesen:

Motion [2010/162](#) von Petra Schmidt: Trägerschaft der Erstellungskosten von Bushaltestellen

1. Ausgangslage

Per 1.1.2010 wurde die Neuregelung Finanzausgleich im Kanton Basellandschaft in Kraft gesetzt. Eine Neuregelung betrifft die Kosten des öffentlichen Verkehrs. Diese werden ab in Krafttreten zu 100% durch den Kanton getragen. Damit wurde im Bereich ÖV eine klare Aufgabenzuordnung vorgenommen. Der Landrat entscheidet über das ÖV-Angebot und der Kanton trägt die zugehörigen Kosten.

Im Strassengesetz vom 24. März 1986 ([SGS 430](#)) besteht noch immer der Rechtsgültige § 34 der besagt, dass in der Regel die Gemeinden 50 % der Erstellungskosten für die Bushaltestellen zu übernehmen haben.

2. Anamnese

Damit dieser bei der Neuregelung des Finanzausgleichs offensichtlich nicht berücksichtigte oder vergessen gegangene Gesetzesartikel auch der klaren Aufgabentrennung entsprechen kann, muss dieser geändert, resp. gestrichen werden.

Nur damit ist die angestrebte konsequente Aufgabenteilung unter Einhaltung auch der Kostentrennung richtig vollzogen. Es kann nicht sein, dass der Kanton über die Haltestellen und Buslinien befindet und entscheidet, und die Gemeinden sich wieder - wie vor der Neuregelung - an den Erstellungskosten beteiligen müssen. Vorab muss der Träger des öffentlichen Verkehrs alle dem kantonalen Busliniennetz zugehörige Bushaltestellen auch vollumfänglich finanzieren.

Davon ausgenommen werden können Bushaltestellen von expliziten Orts- oder Quartierbuslinien. Diese Bushaltestellen dienen ausschliesslich der entsprechenden Gemeindebevölkerung und sollen darum auch vollumfänglich von den jeweiligen Gemeinden getragen werden.

3. Antrag

Wir beantragen dem Regierungsrat, dem Landrat eine entsprechende Gesetzesanpassung im Strassengesetz zu unterbreiten, womit die Kostenträgerschaft zwischen Kanton und Gemeinden gemäss obigen Ausführungen neu und klar geregelt ist.

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat die Abschreibung der Motion.

Motion [2010/163](#) von Felix Keller: Finanzierung der Bushaltestellen auf Kantonsstrassen.

Laut Strassengesetz vom 24. März 1986 (SGS 430) hat laut § 34 die Standortgemeinde in der Regel 50 % der Kosten für die Bushaltestellen zu tragen.

Mit der Einführung der neuen Buslinien im Rahmen des 6. Generellen Leistungsauftrages 2010 - 2013 wurden wiederum neue Bushaltestellen - vorwiegend Busbuchten - erstellt, wo sich die Standortgemeinde mit 50 % kostenmässig zu beteiligen haben. Die Kosten sind meistens nicht budgetiert und stellen aufgrund der aufwändigen Busbuchten eine grosse finanzielle Belastung für die Gemeinden dar.

Der öffentliche Verkehr steht aber vorwiegend in einem übergeordneten Interesse, ist eine kantonale Aufgabe und wird auch vollumfänglich durch den Kanton finanziert. Ebenso verhält es sich mit dem Bau der Kantonsstrassen.

Gemäss dem neuen Finanzausgleichsgesetz ist der Kanton für den öffentlichen Verkehr zuständig.

Demzufolge macht es auch durchaus Sinn, dass der Kanton als Bauherr die Kosten für die Infrastrukturvollständig übernimmt.

Aus oben angeführten Gründen wird die Regierung beauftragt das Strassengesetz dahin zu ändern, dass § 34 ersatzlos gestrichen wird.

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat die Abschreibung der Motion.

Postulat [2010/300](#) von Elisabeth Schneider: Finanzierung und Unterhalt von Bushaltestellen

In § 34 des kantonalen Strassengesetzes ist geregelt, dass die Gemeinden an die Kosten von Bushaltestellen bei Kantonsstrassen einen Beitrag von 50 % zu leisten haben. Mit den Motionen Nr. 2010/163 von Felix Keller (CVP) Nr. 2010/162 von Petra Schmidt (FDP) wird verlangt, dass der Regierungsrat dem Landrat eine entsprechende Gesetzesanpassung unterbreitet, wonach die Kostenträgerschaft zwischen Kanton und Gemeinden im Rahmen der Aufgabenteilung und Kostentrennung neu geregelt wird. Die Motionärin unterstützt dieses Anliegen voll und ganz.

Nun fehlt aber auch eine gesetzliche Grundlage für den Bau der Hochbauten (Wartehallen) und den Unterhalt der Bushaltestellen. Diese Kosten werden seit Jahrzehnten von den Gemeinden getragen, obwohl die Bushaltestellen meist an Kantonsstrassen liegen und der öffentliche Verkehr ab 1. Januar 2010 dem Kanton obliegt.

Aus oben angeführten Gründen wird der Regierungsrat beauftragt eine klare gesetzliche Grundlage für den Bau von Hochbauten (Wartehallen) und den Unterhalt der Bushaltestellen zu schaffen.

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat die Abschreibung des Postulates.

8. Anträge

8.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. die Änderung des kantonalen Strassengesetzes ([SGS 430](#)) vom 24. März 1986;
2. die Abschreibung der parlamentarischen Vorstösse:
 - Motion [2010/162](#) von Petra Schmidt: Trägerschaft der Erstellungskosten von Bushaltestellen.
 - Motion [2010/163](#) von Felix Keller: Finanzierung der Bushaltestellen auf Kantonsstrassen
 - Postulat [2010/300](#) Postulat von Elisabeth Schneider: Finanzierung und Unterhalt von Bushaltestellen.

Liestal, **Datum wird von der LKA eingesetzt!**

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Die Landschreiberin:

9. Anhang

- Entwurf Landratsbeschluss
- Entwurf Gesetzesanpassung Strassengesetz vom 24. März 1986
- Synopse
- Beilage Bushaltestellen: Übersicht der Zuständigkeiten

Landratsbeschluss

über die Änderung des Strassengesetzes; § 34 Bushaltestellen (Finanzierung)

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. die Änderung des kantonalen Strassengesetzes ([SGS 430](#)) vom 24. März 1986;
2. die Abschreibung der parlamentarischen Vorstösse:
 - Motion [2010/162](#) von Petra Schmidt: Trägerschaft der Erstellungskosten von Bushaltestellen.
 - Motion [2010/163](#) von Felix Keller: Finanzierung der Bushaltestellen auf Kantonsstrassen
 - Postulat [2010/300](#) Postulat von Elisabeth Schneider: Finanzierung und Unterhalt von Bushaltestellen.

Liestal, **Datum wird von der LKA eingesetzt!**

Im Namen des Landrates

Der Präsident:

Die Landschreiberin: