



**Abteilung öffentlicher Verkehr / Amt für Raumplanung
Bau- und Umweltschutzdirektion
Kanton Basel-Landschaft, Liestal**

**6. Genereller Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs für
die Jahre 2010 – 2013, Vernehmlassung
Stellungnahme Pro Bahn Schweiz, Sektion Nordwestschweiz,
vom 10. Oktober 2008**

Zusammenfassung

Pro Bahn begrüsst die meisten der vorgeschlagenen Neuerungen im öffentlichen Verkehr des Kantons Basel-Landschaft, lehnt aber einen Abbau in Regionen, die schon jetzt schlecht erschlossen sind ab. Es ist bedauerlich zu sehen, wie die Zeichen der Zeit in der Region Nordwestschweiz immer noch zuwenig erkannt und unserer Ansicht nach nicht genügend wirksame Massnahmen zur Eindämmung des Individualverkehrs ergriffen werden. Für eine zukunftsichere Entwicklung dieser Region ist der konsequente Ausbau der Regio-S-Bahn Basel unabdingbar. Die gelieferten Zahlen zeigen es deutlich: sobald das Kerngebiet der Agglomeration Basel verlassen wird, stagniert der Modalsplit oder verändert sich zugunsten des Individualverkehrs. Andere Regionen sind da viel aktiver, nicht nur der Vorreiter Zürich (vor 20 Jahren war die Region Nordwestschweiz Vorreiter!), sondern auch Bern und Genf, sowie als neuestes Beispiel Lausanne, investieren erfolgreich in die Erneuerung und den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, unter kluger Zuhilfenahme des Agglomerationsfonds. Die Region Nordwestschweiz ist da viel zu zurückhaltend. Pro Bahn sieht die Verbesserungen im 6. GLA und begrüsst diese ausdrücklich, es sind aber eindeutig zu wenige und auch zu langsame. Die Region muss selbst das Heft in die Hand nehmen und vorwärts machen und nicht auf den Bund (zum Beispiel Wisenberg tunnel) warten.

Angebotsentwicklung/Angebotsverbesserungen

REGIO-S-BAHN BASEL S3

Auf der Strecke Aesch – Basel – Liestal ist das Potential nach wie vor bei weitem noch nicht ausgenützt. Pro Bahn fordert deshalb auf dieser Achse in den **Flutstunden einen 15-Minutentakt**, der später (bei nachgewiesenem Bedarf) den ganzen Tag geführt werden sollte. Dies hätte auch auf die anschliessenden Buslinien einen belebenden Effekt. Die ad hoc Einführung von Zusatzzügen zwischen Basel SBB und Laufen beweisen dieses Potential.

TAKTVERDICHTUNG AUF DEN TRAMLINIEN 10 UND 17

Pro Bahn begrüsst den einheitlichen 7.5-Minutentakt auf diesen beiden Linien und den dafür vorgesehenen Ausbau der Linien und die Neuanschaffung von Fahrzeugen

NEUKONZEPTION REGIONALBUS LIESTAL UND UMGEBUNG

Im neuen Konzept sind zwei Schwachstellen zu erkennen, weshalb es überarbeitet werden muss.

Die Linie 78 verkehrt nur bis Frenkendorf Bächliacker, damit besteht keine umsteigefreie Verbindung mehr zwischen Frenkendorf und Liestal. Die Linie 78 muss unbedingt mindestens bis Frenkendorf Dorf verlängert werden.

Auch von Füllinsdorf Zentrum besteht keine direkte Linie mehr nach Liestal. Diese Verbindung wird durch Umsteigen auf die Buslinie 80 hergestellt. Dieser Bus kommt in der Regel von Basel und ist in den Stosszeiten sehr verspätungsanfällig. Dadurch sinkt die Kundenzufriedenheit und die Attraktivität des öV wird in Frage gestellt.

Beide Schwachstellen haben für Liestal als Schul- und Einkaufszentrum negative Auswirkungen

BUS 72

Seit dem letzten grossen Fahrplanwechsel entwickeln sich die Fahrgastzahlen dieser Linie stark rückläufig. In den Unterlagen wird dafür keine Begründung angegeben, obwohl ein Rückgang von 30% doch zu einer Analyse Anlass geben sollte. Der Grund liegt wahrscheinlich im schlecht merkbaren Fahrplan, im mehrmaligen Routenwechsel während des Tages und auch daran, dass bis 09:35 Uhr kein Direktkurs nach Seltisberg geführt wird. Um die Attraktivität dieser Linie zu erhöhen, sollte mindestens stündlich ein Direktkurs nach Seltisberg angeboten werden.

NEUKONZEPTION DER BUSLINIEN IM LEIMENTAL

Pro Bahn begrüsst dieses Konzept.

Stellungnahme Pro Bahn Schweiz zum 6. Generellen Leistungsauftrag BL im Bereich
des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2010 – 2013

Reto Hostettler, Gabriel Brombacher, Karl Meyer, Heinrich Estermann
Pro Bahn Schweiz, Sektion NWCH, Postfach, CH-4002 Basel

NEUKONZEPTION DER BUSLINIEN IM BIRSECK

Pro Bahn begrüsst dieses Konzept.

VERLÄNGERUNG DER BUSLINIE 69 VON ETTINGEN NACH AESCH

Dies ist ein altes Anliegen von Pro Bahn und wird sehr begrüsst.

VERLÄNGERUNG DER LINIEN 70/80 IN BASEL BIS BAHNHOF SBB

Dies ist ein altes Postulat und wurde schon im 5. GLA präsentiert. Pro Bahn ist nach wie vor der Meinung dass dieses Angebot unnötig und schwierig zu realisieren ist, ist doch der Centralbahnplatz vom Aeschenplatz her eigentlich nur noch mit dem Tram gut zu erreichen und schon völlig überstellt: Taxistände, Buslinien 30 und 50. Man sollte eher versuchen die Tramlinien 8, 10 und 11 besser zu verteilen, damit keine grossen Lücken entstehen. Dies klappt heute nicht immer und nicht in jeder Richtung. Vor allem am Abend mit dem 15-Minuten Takt ist die Situation vom Aeschenplatz Richtung Bahnhof und weiter ärgerlich. **Die eingesparten 300'000 Franken lassen sich besser anderweitig verwenden.**

ERSCHLIESSUNG RAMLINSBURG

Pro Bahn stimmt dem Konzept zu, wünscht aber eine Erschliessung auch am Sonntag, siehe dazu auch unseren Kommentar zu den Linien 91, 92 und 71.

ERSCHLIESSUNG VON SISSACH UND BÖCKTEN

Die Neuerschliessung von Sissach West ist sehr zu begrüssen, Ebenso ist es erfreulich, dass die Gemeinde Böckten zukünftig in Sissach brauchbare Anschlüsse an die Eisenbahn bekommen soll.

Dass die neue Buslinie 105 nicht nach Gelterkinden durchgezogen werden soll, ist hingegen bedauerlich. Böckten ist mit Gelterkinden zusammengebaut. Auch wenn die Schüler nach Sissach pendeln, so ist dennoch davon auszugehen, dass die Bevölkerung von Böckten ihre täglichen Bedürfnisse gerne in Gelterkinden befriedigt. Diesem Bedarf kommt der ÖV leider überhaupt nicht nach. Die kurze Strecke Böckten – Gelterkinden dürfte mit nur wenig mehr Problemen in den Fahrplan einzubauen sein, als das Wendemanöver auf sehr schmalen Quartierstrassen. Das Wenden am Bahnhof in Gelterkinden fordert einen zeitlich sehr bescheidenen Mehraufwand, bietet dafür aber ein neues Mass an Anschlüssen an die Eisenbahn (Richtung Olten und Zürich) und das ganze Busnetz in Gelterkinden.

Sparmassnahmen

ALLGEMEIN

Die Aufhebung der Erschliessung mit dem öV während des Tages (Samstagnachmittag) lehnt Pro Bahn grundsätzlich ab. Es kann nicht sein, dass man zwar am Morgen zur Arbeit mit dem öV fahren, aber am Nachmittag nicht mehr nach Hause zurückkehren kann. Ebenfalls ist es stossend, dass einzelne Ortschaften am Sonntag überhaupt nicht mit dem öV erreicht werden können (z.B. Känerkinden und Wittinsburg Linie 108), oder dass die letzten Abendkurse nach grossen Orten wie Röschenz (!), Wahlen und Liesberg unter der Woche Laufen schon um 22.04 resp. 21.04 verlassen. Es ist hier Abhilfe zu schaffen. Ebenfalls sollen Taktlücken im Fahrplan vermieden werden, da die Einsparungen klein sind und das Publikum verärgert wird (z. B. Linien 104 und 114).

LINIEN 61, 64 UND 84

Pro Bahn stimmt den Massnahmen zu.

LINIE 70/80

Siehe oben.

LINIEN 91, 92 UND 71

Der Abbau auf diesen Linien steht in keinem Verhältnis zu den Einsparungen. Ist doch das Angebot jetzt schon dürftig und nur zu Spitzenzeiten befriedigend. Diese Linien verlieren bei einem Abbau zusätzlich an Attraktivität.

Mangelhaft bis gar nicht vorhanden ist ausserdem das Angebot an den Wochenenden sowie am Abend. Da stellt sich doch die Frage, ob nicht zu diesen Zeiten ein Rufbussystem eingeführt werden soll (siehe unten). Ein Solches würde viele Probleme auf einmal lösen. Dass Rufbussysteme funktionieren zeigen Beispiele in der Juraregion auf eindrückliche Art und Weise.

Vorschlag Rufbussystem

Einbezug folgender Gemeinden:

Bretzwil, Lauwil, Reigoldswil, Titterten, Arboldswil, Liedertswil, Lampenberg, Hölstein, Niederdorf, Oberdorf, Bennwil, Diegten, Känerkinden, Wittinsburg, Buckten, Eptingen, Läufelfingen, Häfelfingen. Ein solches Rufbussystem würde einerseits die oftmals fehlende Anbindung am Wochenende und am Abend sicherstellen, sowie die fehlenden/ mangelhaften Querverbindungen

zwischen den Tälern ins Leben rufen. So könnte mit einem verhältnismässig geringen Aufwand ein relativ grosses Gebiet optimal mit dem ÖV zu allen Tageszeiten und Wochentagen erschlossen werden. Insgesamt werden zusätzlich 2302 Einwohner am Wochenende sowie 4504 abends erschlossen.

Eigentlich sind dies ideale Bedingungen für ein Rufbussystem und Pro Bahn versteht nicht, warum der Kanton nicht längst einen Effort in diese Richtung gemacht hat. Mit der Einführung eines Rufbus im besagten Gebiet sowie täglich verkehrenden Kursen nach Ramlingen wäre jede Gemeinde in BL Sonntags erreichbar, was wir als nicht zuviel verlangt erachten. Der 143 Einwohner fassende Weiler Huggerwald wird mit dem öV täglich erschlossen. Ist es da abwegig eine tägliche Anbindung von Gemeinden mit 500 Einwohner zu verlangen?

Pro Bahn Schweiz, Sektion NWCH
Basel und Liestal, den 10. Oktober 2008