

Vorschläge von Pro Bahn Schweiz zur Neugestaltung des Lokalverkehrs im Ergolz- und Homburgertal

Sitzung der Bau- und
Planungskommission BL vom 15.
September 05

Reto Hostettler, Heinrich Estermann

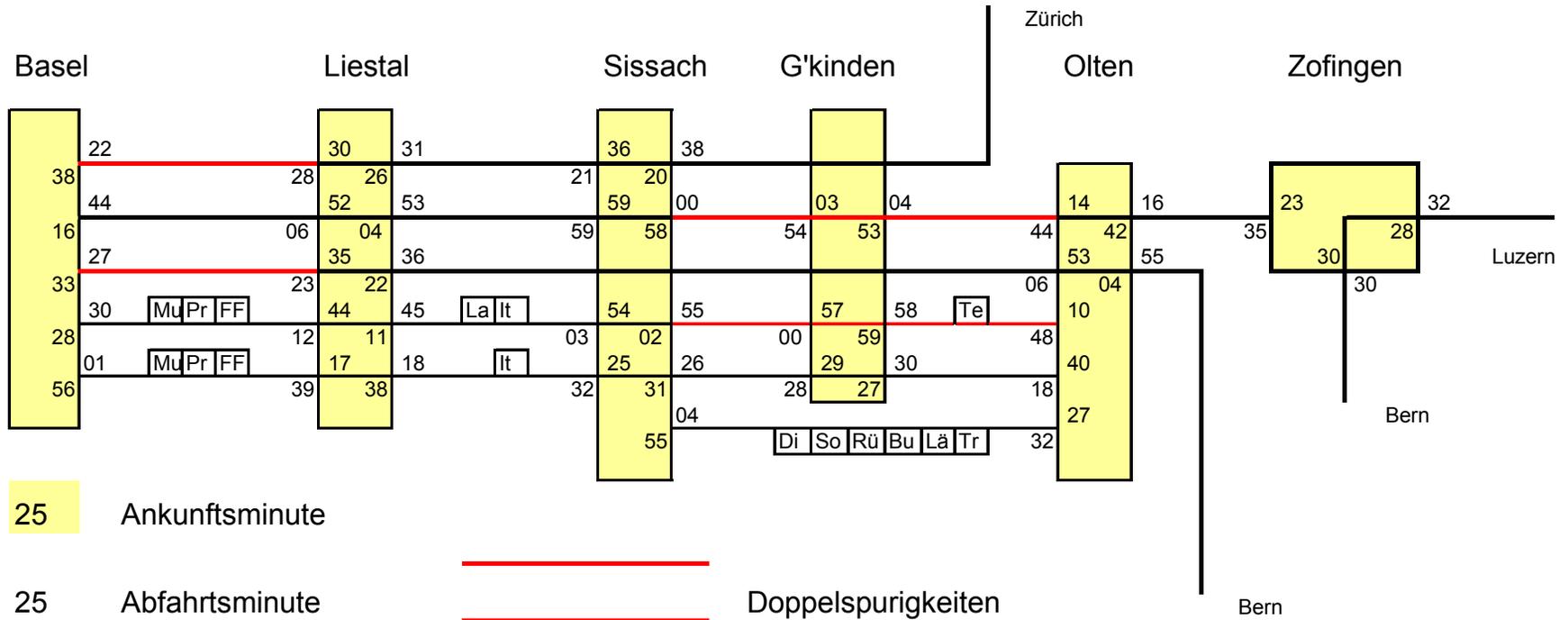
Pro Bahn will einen attraktiven und kostengünstigen öffentlichen Verkehr auf Schiene und Strasse

- regelmässige Frequenz ohne Taktbrüche, in der Regel ein- oder zweimal pro Stunde
- so kurze Fahrzeiten wie ökonomisch möglich
- wo immer möglich umsteigefreie Verbindungen
- schlanke Anschlüsse
- keine Erschliessungslücken
- **effizienter Einsatz der zur Verfügung stehenden Mittel**

Effizienter Einsatz der zur Verfügung stehenden Mittel

- Vermeiden von Doppelspurigkeiten
- Vermeiden von langen Stillstandzeiten der Züge und Busse
- Wo immer möglich Einsatz von Gefässen optimaler Grösse, wobei auf Standardisierung geachtet werden muss
- Wahl der Erschliessungsstrecke

Heutige Situation



Heutige Situation: Bahn

- Das Ergolztal hat keine direkte Verbindung nach Luzern und weiter. In Zofingen besteht nur ein unattraktiver Anschluss nach Luzern.
- Die S3 hat keine attraktiven Anschlüsse in Olten.
- Gelterkinden hat im Prinzip nur zwei Verbindungen nach Olten, beide mit schlechten Anschlüssen
- Sissach hat im Prinzip auch nur zwei Verbindungen nach Olten
- Basel – Liestal ist ungenügend erschlossen

Aber: die S9 hat ausgezeichnete Anschlüsse

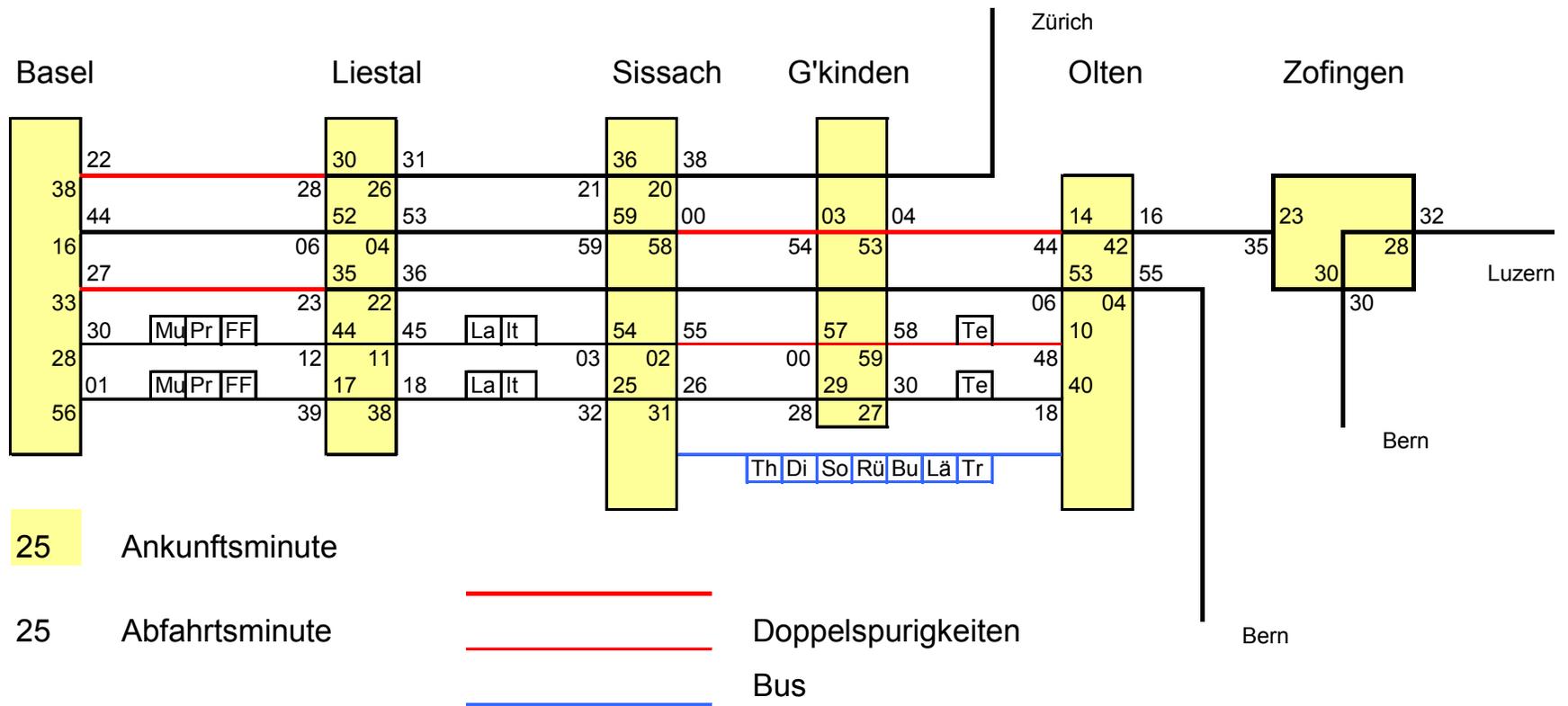
Heutige Situation: Bus

- In Liestal wurde die Situation verbessert
- In Gelterkinden sind die Anschlüsse gut
- In Sissach sind die Anschlüsse oft unsystematisch und schlecht (z. B. Linie 107)
- Böckten ist nur ungenügend erschlossen, keine Verbindung Sissach - Gelterkinden
- Tecknau hat im Prinzip nur eine Verbindung nach Gelterkinden, da der Bus in der Fahrlage der S3 fährt

Heutige Situation: Betriebliche Aspekte

- Das Bahnmateriale wird gut genutzt
- Es gibt aber viele Doppelspurigkeiten: Basel – Liestal (IR/IC), Gelterkinden – Olten (IR/S3), Sissach – Buckten (S9/Bus)
- Die Busse haben teilweise lange Standzeiten, z. B. die Buslinien 102, 103 und 104 in Gelterkinden je 17 Minuten pro Stunde, die Linie 107 in Eptingen 13 und in Sissach 14 Minuten (wenn sie nicht nach Bockten fährt)

Vorschlag der Regierung



Vorschlag der Regierung

Vorteile

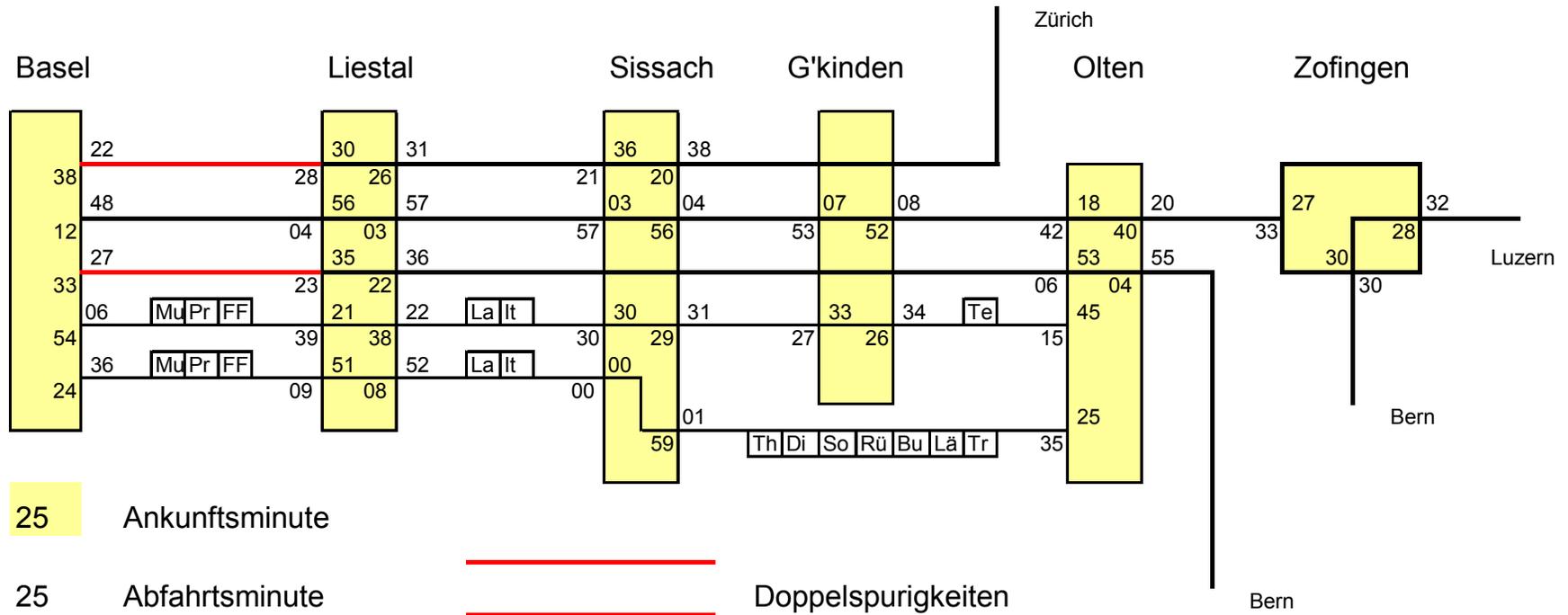
- Doppelspurigkeit S9/Bus eliminiert
- man spart Kosten, ein Trasse wird eingespart, eine Zugskomposition wird durch zwei Busse ersetzt
- Der Bus fährt durch die Dörfer (Bahnhaltstellen meist am Hang am Dorfrand)

Vorschlag der Regierung

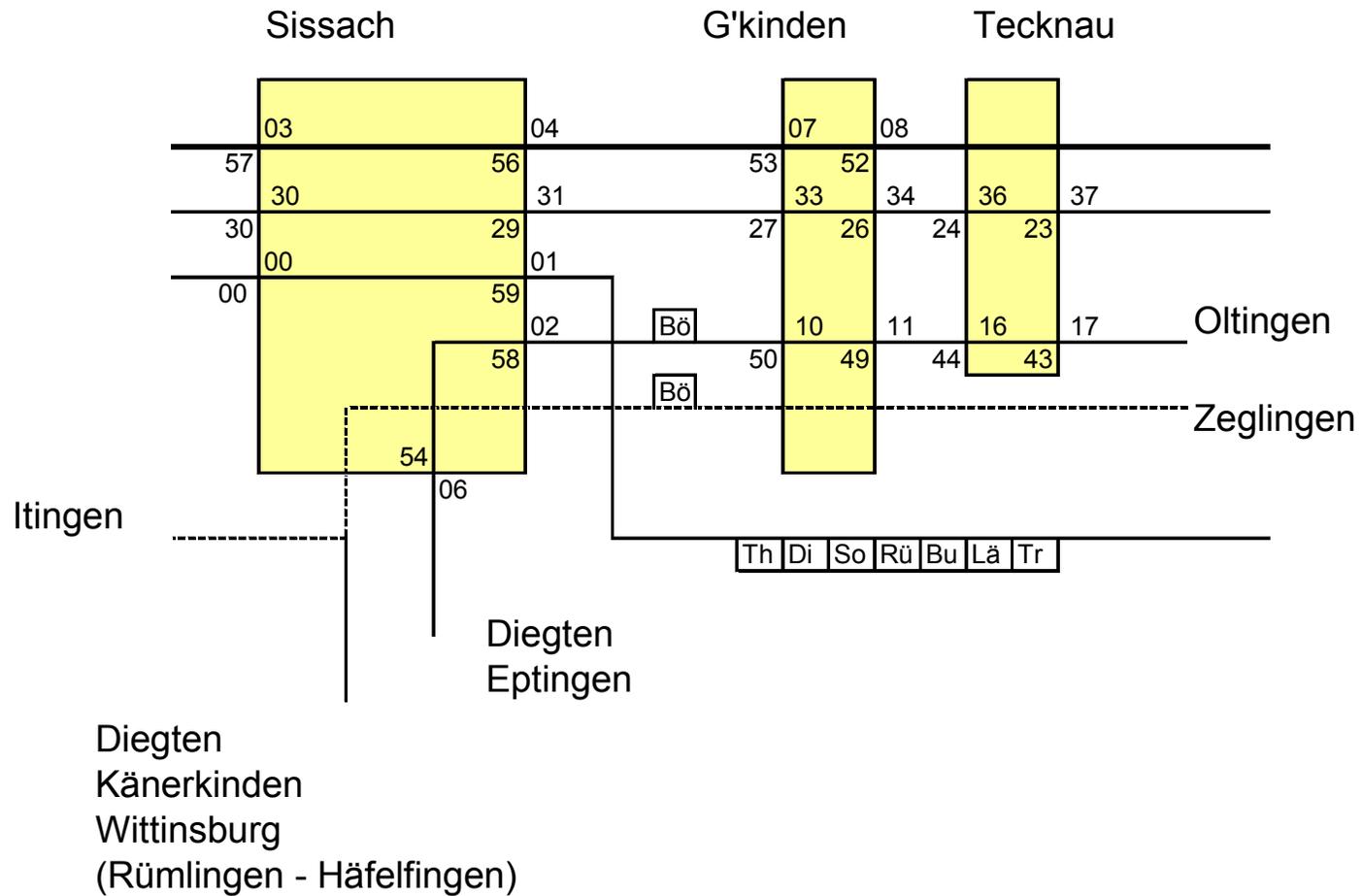
Nachteile

- Anschlüsse des Homburgertals in Olten werden unattraktiv, die Fahrzeiten Richtung Olten massiv länger
- Einnahmenverlust durch Fahrgastverlust
- In Spitzenzeiten müssen Doppelkurse gefahren werden, was wieder Kosten gibt
- Die Einwohner des Homburgertals steigen vermehrt aufs Auto um, v. a. im Freizeitverkehr
- Alle andern Nachteile der heutigen Situation bleiben bestehen

Pro Bahn Vorschlag 1, Zug



Pro Bahn Vorschlag 1, Bus



Pro Bahn Vorschlag 1

Vorteile

- Homburgertal direkt mit Basel verbunden, behält seine ausgezeichneten Anschlüsse in Sissach und Olten
- Ein Trasse Sissach – Olten wird eingespart, wird der S-Bahnverkehr im Laufental reorganisiert, dann auch eine Komposition
- Die Region Gelterkinden-Böckten-Sissach wird ohne grosse Mehrkosten mit dem Bus erschlossen (Ausnützen von Stillstandzeiten)

Pro Bahn Vorschlag 1

Vorteile

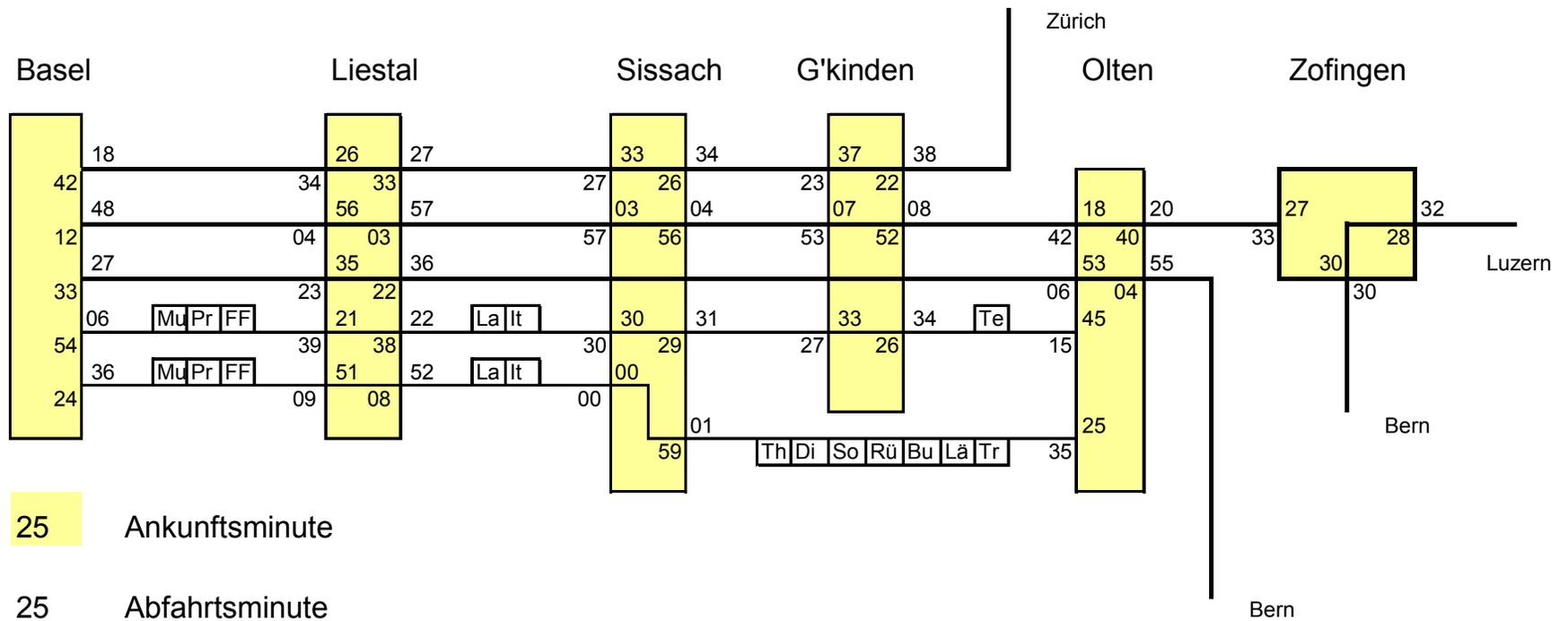
- Tecknau erhält eine halbstündliche Verbindung nach Gelterkinden – Sissach (Bahn/Bus)
- Der Bus Sissach – Olten ist nicht nötig
- Doppelspurigkeit Bahn/Bus im Homburgertal ist aufgehoben
- Itingen kann mit dem Bus an Sissach angebunden werden (allerdings nicht an den Bahnhof)
- Regelmässiger Halbstundentakt Diegten – Sissach
- Häfelfingen wird mit „grosser“ Buslinie angeschlossen

Pro Bahn Vorschlag 1

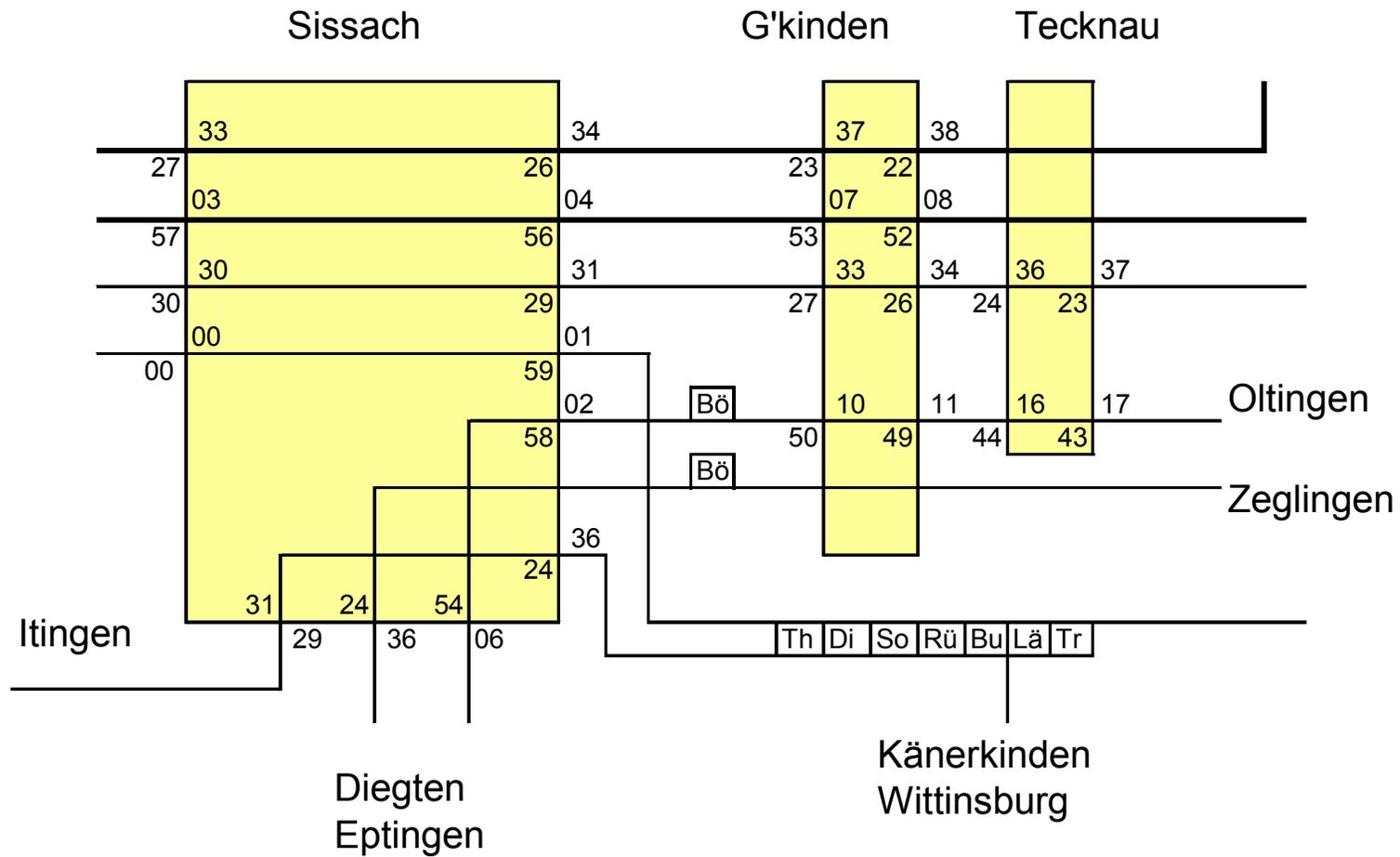
Nachteile

- Die S3 und der IR Basel – Zofingen müssen leicht verschoben werden
- Es müssen Investitionen in Sissach (Abkreuzung) und im Homburgertal (Perrons) getätigt werden
- Der Flirt hat leicht höhere Trasseekosten als der NPZ
- Der Busverkehr für die Region Känerkinden – Wittinsburg muss neu organisiert werden

Pro Bahn Vorschlag 2, Zug



Pro Bahn Vorschlag 2, Bus



Pro Bahn Vorschlag 2

Vorteile

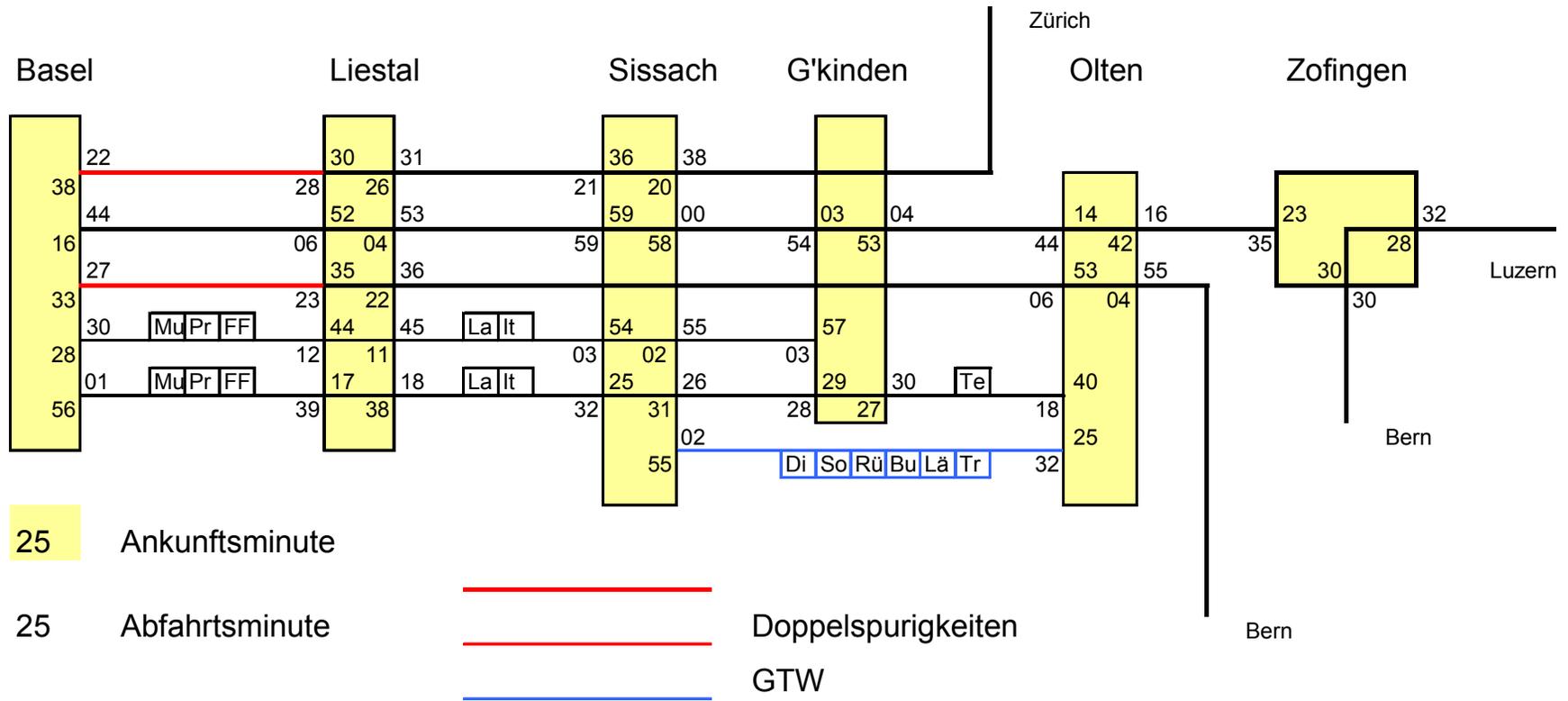
- Es gelten die ersten 5 Vorteile von Vorschlag 1
- Halbstundentakt Basel – Gelterkinden im IR-Bereich (erfordert Mehrleistung der SBB), keine Doppelspurigkeit Basel – Liestal mehr
- Halbstundentakt Sissach – Buckten (Bahn/Bus), dürfte ein Überangebot sein
- Itingen kann mit dem Bus an Sissach angebunden werden
- Regelmässiger Halbstundentakt Eptingen – Sissach

Pro Bahn Vorschlag 2

Nachteile

- Es gelten die ersten 3 Nachteile von Vorschlag 1
- Es muss zusätzlich ein IR leicht geschoben werden
- Häfelfingen muss mit separater Buslinie erschlossen werden

Pro Bahn Vorschlag 3, Zug



Pro Bahn Vorschlag 3

Vorteile

- Es muss praktisch nichts geändert werden, im Raume Gelterkinden ändert sich nichts
- Ein Trasse Gelterkinden – Olten eingespart
- Der GTW im Homburgertal dürfte nicht teurer als der Bus Sissach – Olten sein (etwas höhere Kilometertarife, aber kürzere Strecke)
- keine Platzprobleme im GTW
- Die Buslinie 108 könnte wie im Vorschlag 2 um 30 Minuten verschoben fahren

Pro Bahn Vorschlag 3

Vorteile

- In Sissach sind keine Investitionen nötig
- Im Homburgertal reichen kurze Perrons

Pro Bahn Vorschlag 3

Nachteile

- Das Homburgertal ist nicht umsteigefrei mit Basel verbunden
- Die Fahrlage der S3 verunmöglicht eine Reorganisation im Laufental und damit das Einsparen einer Komposition
- Der Raum Sissach – Gelterkinden bleibt ungenügend erschlossen, die Stillstandzeiten der Busse werden nicht genutzt

Pro Bahn Vorschlag 3

Nachteile

- Der GTW muss in Sissach immer auf das Abstellgleis fliehen
- Die S3 und der IR Basel – Zofingen müssen pünktlich sein

Grössenordnung der Einsparungen

Vorschlag der Regierung

Die angegebenen **0.8 Mio Franken** beruhen auf den reinen Differenzen der Offerten für die gleiche Anzahl Kurspaare. Es ist aber offensichtlich, dass in Spitzenzeiten Doppelführungen notwendig werden, welche die Kosten unverhältnismässig erhöhen. Andererseits ist mit einem generellen Benutzer-einbruch von ca. 40 % zu rechnen, wie das schon die Vergangenheit gezeigt hat. dies resultiert in Mindereinnahmen und mehr Privatverkehr. Die maximale Einsparung dürfte also eher bei **0.5 Mio. Fr. oder tiefer** liegen.

Grössenordnung der Einsparungen

Vorschlag 1 von Pro Bahn

Bahn: wenn die S3 im Laufental reorganisiert werden kann, resultiert allein bei der Bahn durch Wegfallen einer Komposition und eines Trassees eine **Einsparung** von über **1.5 Mio. Fr.** Wenn die S3 im Laufental nicht reorganisiert werden kann, resultiert durch das Einsparen eines Trassees ca. **0.3 bis 0.4 Mio Fr.** Pro memoria: der Bus Sissach-Olten fällt weg. Der direkte Anschluss des Homburgertals an Basel bringt **Mehreinnahmen**, die schnell **0.1 Mio Fr.** erreichen können. Die Kosten für die Investitionen müssen noch gerechnet werden.

Grössenordnung der Einsparungen

Vorschlag 1 von Pro Bahn

Bus: Durch das Zusammenlegen eines Astes der Linie 107 mit den Linien 108 und 109 resultieren **ca. 0.1 Mio Fr. Einsparungen**. Es ist allerdings mit einer leichten Benutzerabnahme im Homburgertal zu rechnen. Das Durchbinden der Linie 107 mit den Linien 103 und 104 führt zu einem kleinen Mehraufwand, der aber problemlos **Mehreinnahmen von gegen 0.1 Mio Fr.** generiert. Die bessere Gestaltung des Busverkehrs im Diegter Tal führt ebenfalls zu Mehreinnahmen. Die Situation mit Itingen muss geklärt werden.

Grössenordnung der Einsparungen

Vorschlag 2 von Pro Bahn

Bahn: für die Bahn gilt prinzipiell das Gleiche wie unter Vorschlag 1. Durch den zusätzlichen Halt des IR Basel – Zürich in Gelterkinden können aber Mehreinnahmen erwartet werden, die schnell einmal **0.1 bis 0.2 Mio Fr.** erreichen können.

Grössenordnung der Einsparungen

Vorschlag 2 von Pro Bahn

Bus: beim Bus sind in dieser Variante im Vergleich zu heute höchstens bei der Linie 107 Einsparungen durch die Systematisierung zu erwarten. Die Linie 108 dürfte Mehreinnahmen generieren, da sie zur S9 um 30 Minuten versetzt fährt (und vice versa). Sonst gilt das gleiche wie bei Vorschlag 1.

Grössenordnung der Einsparungen

Vorschlag 3 von Pro Bahn

Durch das Wegfallen eines Trassees via Tecknau resultiert eine Einsparung von ca. **0.3 bis 0.4 Mio. Fr.** Durch die Verwendung eines GTW für die S9 resultieren weitere Einsparungen von ca. **0.5 Mio Fr.** Lässt man die Linie 108 um 30 Minuten versetzt zur S9 fahren, ist dort mit Mehreinnahmen zu rechnen. Bei allen andern Bussen ändert sich nichts. Die Kosten der Investitionen auf der S9 (Perrons) müssen noch abgeschätzt werden. Pro memoria: bei diesem Vorschlag kann keine Komposition eingespart werden.

Empfehlung

Angesichts der verschiedenen Möglichkeiten und der unklaren Datenlage empfiehlt Pro Bahn dem Landrat, vorderhand den Status quo zu behalten, den zuständigen Instanzen die Zeit zu geben, sich mit der Materie zu befassen und dann einen Entscheid zu fällen, der auch zukunftsweisend ist.