

Vorlage an den Landrat

2017-395

Fragestunde der Landratssitzung vom 02. November 2017

vom 31. Oktober 2017

1. Markus Graf: 8. GLA: Finanzierungsbeitrag des Kantons

Der Kanton leistet einen Finanzierungsbeitrag gemäss Angebotsdekret an Linien des öffentlichen Verkehrs, sofern der Kostendeckungsgrad 25-30% nicht unterschreitet. Sofern dieser Kostendeckungsgrad tiefer ist, können Gemeinden, sofern es sich um ein Angebot handelt das in ihrem Interesse liegt, selber ausschreiben und eine Leistungsvereinbarung abschliessen. Bei einer Annahme der Vorlage am 26. November 2017 könnten also die betroffenen Gemeinden selbst in die Verhandlungen mit dem Kanton Solothurn und der SBB treten, und die nächste Leistungsperiode für den Betrieb der S9 selber aushandeln. Dadurch könnte die Attraktivität des Tales weiter erhalten oder sogar gesteigert werden.

1.1. Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden durch die Bau- und Umweltschutzdirektion beantwortet.

1.2. Frage 1: Welche Gemeinden haben von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht und um welche Linien handelt es sich?

Antwort Im Kanton Basel-Landschaft gibt es zwei Ortsbusse, welche zu 100% durch Gemeinden finanziert werden. Es sind dies der Ortsbus Münchenstein (BLT-Linie 58) und der Ortsbus Bottmingen-Oberwil (BLT-Linie 59). Des Weiteren gibt es einen Ortsbus in Pratteln (AAGL-Linie 82), an deren Kosten sich der Kanton aufgrund einer Erschliessungslücke beteiligt.

1.3. Frage 2: Falls der 8. GLA abgelehnt wird, könnten die Gemeinden im Homburgertal die S9 selber finanzieren. Wie hoch wäre der zu leistende Beitrag der einzelnen Gemeinden (Berechnungsschlüssel Einwohnerzahl) um die S9 im eigenen Auftrag weiterbetreiben zu können?

Vorab ein Hinweis zur Fragestellung: Falls der 8. GLA abgelehnt wird, wird der Betrieb der S9 nicht eingestellt. Die Frage bezieht sich auf den Fall einer Annahme des 8. GLA.

Der zu leistende Beitrag hängt von verschiedenen Faktoren ab:

- a) Vom konkreten Angebot – d.h. von der Frage, ob die S9 parallel, also zusätzlich zum im 8. GLA vorgeschlagenen Busangebot verkehren soll oder nicht (d.h. Busangebot ergänzend).

- b) Davon, welche Gemeinden sich an den Kosten beteiligen – nur jene, die direkt an der Linie liegen oder auch jene, die mit Bussen daran angeschlossen sind wie Wittinsburg, Känerkinden und Häfelfingen
- c) Ob die Gemeinden nur für die ungedeckten Betriebskosten aufkommen müssen oder auch für den Beitrag, den der Kanton an den Betrieb und Unterhalt der Bahninfrastruktur bezahlen muss (das sind ca. CHF 400'000.- jährlich).

Der Einfachheit halber wurde die Berechnung für den folgenden, einen Fall durchgeführt:

- Die Gemeinden tragen jene Kosten, die der Kanton bei einer Umstellung der S9 auf Busbetrieb einsparen würde, also CHF 840'000.-.
- Die Kosten für die Benützung der Infrastruktur wurden nicht miteinberechnet.
- An den Kosten beteiligen tun sich jene Gemeinden, die direkt oder via Bus an die S9 angeschlossen sind, namentlich Sissach, Diepfliigen, Rümligen, Buckten, Läuelfingen, Wittinsburg, Känerkinden und Häfelfingen. Sommerau, das zur Gemeinde Gelterkinden gehört, wurde nicht miteinbezogen, da Gelterkinden über einen eigenen Bahnhof verfügt, der nicht an der Linie der S9 liegt.

Unter diesen Voraussetzungen würden die Kosten pro Gemeinde wie folgt ausfallen:

Gemeinde	Kostenübernahme	Einwohner
Sissach	CHF 509'100.-	6'719
Diepfliigen	CHF 56'800.-	750
Rümligen	CHF 29'600.-	390
Buckten	CHF 53'200.-	702
Läuelfingen	CHF 100'100.-	1'321
Wittinsburg	CHF 32'100.-	424
Känerkinden	CHF 39'400.-	520
Häfelfingen	CHF 19'700.-	260
TOTAL	CHF 840'000.-	11'086

1.4. Frage 3: Wäre in diesem Fall mit Steuererhöhungen zu rechnen und wie hoch würden diese für die einzelnen Gemeinden ausfallen?

Diese Frage ist durch die Gemeinden zu beantworten.

2. Florence Brenzikofer: Läuelfingerli/S9 - Busersatz - Kostenwahrheit

Sollte die Baselbieter Bevölkerung am 26. November 2017 die Stilllegung der S9 beschliessen, wird ab dem Jahre 2020 das Homburgertal nur noch durch Busse erschlossen.

Im Vorfeld der Abstimmung wird suggeriert, dass der Halbstundentakt der Busse ganztägig sei und für die ganze Strecke Sissach – Olten gelte. Es gibt jedoch noch keinen verbindlichen Busfahrplan. Eine Verdichtung ist lediglich zu Stosszeiten am Morgen, Mittag und am späteren Nachmittag in Aussicht gestellt. Diese Verdichtungskurse existieren teilweise bereits heute. Gegenüber dem heutigen Angebot sind allenfalls 3 zusätzliche Kurspaare auf der Strecke Sissach – Olten angedacht.

Am Morgen, Mittag und Abend reicht ein Gelenkbus nicht aus, um die Fahrgäste und insbesondere die vielen Schülerinnen und Schüler zeitgerecht zu transportieren. Deshalb stellt sich die Frage, wie viele Busse pro welchen Kurs fahren müssten, um den Transport zu gewährleisten und welche Investitionskosten anfallen würden.

2.1. Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden durch die Bau- und Umweltschutzdirektion beantwortet.

2.2. Frage 1: Bei welchen Kursen müssten parallel mehr als ein Bus (bis zu sechs Busse?) eingesetzt werden, um alle wartenden Fahrgäste zu transportieren und wie hoch sind die Kosten pro Jahr für einen zusätzlichen Bus?

Für den Betrieb der Linien 108 und 110 sind sechs Busse vorgesehen. Heute kommen auf den Linien 108 und 506 vier Busse zum Einsatz.

Um die Nachfrage abzudecken, ist zu Schulzeiten insbesondere am Morgen zwischen sieben und acht Uhr ein dichter Fahrplan vorgesehen. In dieser Spitzenstunde werden bis zu sechs Kurse (voraussichtlich drei mit Standard- und drei mit Gelenkbussen) in Sissach eintreffen und Anschluss auf alle Züge (inkl. zwei Verdichtungs-S-Bahnen) Richtung Basel anbieten. Standardbusse können rund 65 Personen befördern, Gelenkbusse 100 Personen (Stehplatzbelegung). In der Spitzenstunde können somit bis zu 500 Personen nach Sissach befördert werden, also etwa 30% des zu erwartenden durchschnittlichen Werktagsverkehrs im stärkst belasteten Teilstück der Linien 108 und 110 (Querschnitt Thürnen – Sissach). 2016 beförderten die Linien S9 und 108 in der Spitzenstunde 160 Personen nach Sissach (also rund 10% des durchschnittlichen Werktagsverkehrs). Die notwendigen Reserven sind entsprechend vorhanden und auch mit der Umstellung der S9 auf Busbetrieb ist gewährleistet, dass sämtliche Fahrgäste befördert werden können. Jedoch ist nicht ausgeschlossen, dass einzelne Kurse sehr gut ausgelastet sein werden, da sich die Nachfrage nicht gleichmässig auf alle Kurse verteilen wird.

Zusätzlichen Kosten sind keine zu erwarten.

2.3. Frage 2: Welche Infrastrukturkosten fallen für den Kanton Basel-Landschaft bei einer Umstellung auf Busbetrieb an (z.B. Busbuchten für Gelenkbusse, Wendeschlaufen, BehiG-Anpassungen, Sicherheit bei hintereinanderfahrenden Gelenkbussen)?

Die Infrastrukturkosten wurden im 8. GLA auf CHF 500'000 geschätzt. Diese Mittel werden für eine neue Haltestelle Sommerau aufgewendet. Alle anderen Haltestellen sind bereits vorhanden und müssen nicht neu gebaut werden. Die Anpassungen der bestehenden Bushaltestellen an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes müssen ohnehin vorgenommen werden. Durch die Umstellung der S9 auf Busbetrieb entstehen deshalb also keine Zusatzkosten. Auf Solothurner Seite wird in Wisen ein neuer Wendeplatz erstellt werden müssen.

2.4. Frage 3: Bei Unterhaltsarbeiten am Hauenstein-Basistunnel wird der Bahnverkehr der Stammlinie regelmässig über das Homburgertal umgeleitet und deshalb die S9 auf Kosten der SBB durch Busse ersetzt. Hat der Kanton Baselland-Landschaft angesichts seiner Stilllegungs-Pläne eine Evaluation (Transportengpässe) vom letzten S9-Busersatz im Februar/März 2017 machen lassen und kennt er die Kosten, die für die SBB durch den Busersatz entstanden?

Der Kanton Basel-Landschaft hat keine Evaluation vom letzten S9-Bahnersatzbus durchführen lassen. Die Kosten für den oben genannten Bahnersatzbetrieb wurden durch den Verursacher, also die SBB getragen. Die Höhe dieser Kosten ist uns nicht bekannt.

Liestal, 31. Oktober 2017

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin: Sabine Pegoraro

Der Landschreiber: Peter Vetter