

## Vorlage an den Landrat

### **Bericht zum Postulat 2016/389 Thomas Eugster: «Optimierung Busbetrieb während dem Umbau der Waldenburgerbahn auf Meterspur»**

2016/389

vom 29. Mai 2018

#### **1. Text des Postulats**

Am 1. Dezember 2016 reichte Thomas Eugster das Postulat 2016/389 «Optimierung Busbetrieb während dem Umbau der Waldenburgerbahn auf Meterspur» ein, welches vom Landrat am 23. März 2017 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

*Parallel zum SBB-Vierspurenausbau in Liestal wird die Waldenburgerbahn auf Meterspur umgebaut werden. Während diesem Umbau muss zur Aufrechterhaltung des ÖV's die Waldenburgerbahn durch einen Busbetrieb ersetzt werden. Dies wird in den Spitzenzeiten morgens und abends zu einem erheblichen Bus-Mehrverkehr führen, der Liestals verkehrstechnischen „Flaschenhals“ Poststrasse/Wasserturmplatz überfordern wird.*

*Der Regierungsrat wird deshalb eingeladen, unter Einbezug der Behörden von Liestal zu prüfen und zu berichten, wie der Busbetrieb während des Umbaus der Waldenburgerbahn organisiert werden kann, so dass eine für Liestal verkehrstechnisch verträgliche Lösung gefunden wird.*

#### **2. Stellungnahme des Regierungsrates**

##### **2.1. Ausgangslage**

Die Linie 19 (WB) wird bis Ende 2022 erneuert und dabei auf Meterspur umgebaut. Die Bauarbeiten starten im Mai 2018. Im Jahr 2022 wird die Strecke für den Bahnbetrieb unterbrochen sein. Es verkehren während des gesamten Fahrplanjahres 2022 Bahnersatzbusse zwischen Liestal und Waldenburg.

Die Linie 19 befördert heute auf dem nachfragestärksten Abschnitt Liestal – Altmarkt täglich rund 4'000 Fahrgäste oder rund 40 Fahrgäste pro Kurs. Die stärkst ausgelasteten Kurse wiesen 2017 rund 160 Personen auf.

Die nachfolgenden Ausführungen widerspiegeln den aktuellen Stand der Planung. Es ist davon auszugehen, dass gewisse Parameter in den kommenden Planungsphasen aktualisiert oder weiter präzisiert werden. Bis zur Umsetzung des Bahnersatzbetriebs im Jahr 2022 sind daher noch Änderungen möglich.

##### **2.2. Fahrplankonzept Bahnersatz-Betrieb**

Die Linie 19 verkehrt heute ganztags im 30'-Takt und wird in den Spitzenzeiten morgens, mittags und abends zum 15'-Takt verdichtet. Grundsätzlich wird das Angebot der Linie 19 während des

Bahnersatzbetriebs in unveränderter Form weitergeführt. Der Bahnersatzbus unterscheidet sich jedoch in zwei Punkten vom Bahnbetrieb:

1. Fahrzeit:

Die Fahrzeit der Bahnersatzbusse für die Strecke Liestal – Waldenburg beträgt 27 Minuten. Das sind rund drei Minuten mehr als mit der Bahn. Die zusätzliche Fahrzeit wird insbesondere zwischen Altmarkt und Liestal benötigt. Von der längeren Reisezeit ist somit die Mehrheit der Fahrgäste betroffen.

2. Kapazität:

Die Linie 19 verkehrt in Spitzenzeiten teilweise in Fünffachtraktion mit bis zu 175 Sitzplätzen. Die Fahrzeuge der Waldenburgerbahn sind sitzplatzoptimiert und weisen daher nur eine geringe Anzahl Stehplätze auf. Ein Bahnersatzbus (Gelenkbus) weist eine Kapazität von rund 100 Fahrgästen auf, davon 40 – 45 Sitzplätze (Stehplatzbelegung von vier Personen pro m<sup>2</sup>).

Trotz der längeren Fahrzeit der Busse kann der Fahrplan auf dieselben Anschlüsse in Liestal ausgerichtet werden wie mit der Bahn. Auch die Transportkette Oensingen – Balsthal – Waldenburg – Liestal kann so sichergestellt werden.

Aufgrund der im Vergleich zur Waldenburgerbahn geringeren Kapazität von Gelenkbussen muss das Angebot punktuell verdichtet werden. Nachfragebedingte Verdichtungen sind insbesondere zu jenen Zeiten angezeigt, in welchen die Auslastung der Bahnersatzbusse einen sogenannten Level of Service von 60%<sup>1</sup> überschreitet, sich also durchschnittlich mehr als 60 Personen in einem Gelenkbus befinden.

Auf Basis der Fahrgastzahlen 2017 wurden die potenziellen Kapazitätsengpässe ermittelt. Diese sind zu folgenden Zeiten zu erwarten:

Werktags (Montag – Freitag):

ca. 06:00 – 08:30

ca. 13:00 – 14:00

ca. 15:00 – 19:00

Samstags:

ca. 12:30 – 14:30

ca. 16.30 – 19.00

In den genannten Zeiten wird das Angebot nachfragegerecht verdichtet werden müssen. In allen übrigen Zeiten reicht die Kapazität der Gelenkbusse aus, um die Fahrgäste zu befördern.

Die notwendigen Verdichtungskurse können entweder durch Beiwagen oder Taktverdichtungen angeboten werden. Die beiden Varianten werden nach unterschiedlichen Kriterien eingesetzt werden:

1. Taktverdichtung:

Taktverdichtungen werden dann angeboten werden, wenn ein zusätzlicher Anschluss auf das übergeordnete Netz sichergestellt werden kann oder wenn die Linie das Zielgebiet der Reisenden direkt erschliesst und die Nachfrage eine Angebotsverdichtung über den gesamten Streckenverlauf erfordert.

2. Beiwagen:

Beiwagen sind Zusatzkurse, welche jeweils ein bis zwei Minuten vor dem im Fahrplan abgebildeten Kurs verkehren. Beiwagen werden eingesetzt werden, wenn eine hohe Nachfrage während eines kurzen Zeitraumes abgewickelt wird (Pendlerspitzen morgens und abends) und keine zusätzliche Anschlüsse auf das übergeordnete Netz sichergestellt werden können.

---

<sup>1</sup> Entspricht dem Planungswert für kantonsübergreifende öV-Angebote BL-BS

Für den Bahnersatzbetrieb der Linie 19 werden in den Spitzenzeiten bis zu vier Zusatzkurse pro Stunde nötig sein (insgesamt 8 Kurse pro Stunde). Wo möglich und sinnvoll, werden diese Kurse unter Berücksichtigung der Anschlüsse ans übergeordnete Netz zur Taktverdichtung eingesetzt werden. In den Spitzenzeiten ergibt sich so ein ungefährer 10'-Takt. Die am stärksten genutzten Kurse werden zudem mit Beiwagen entlastet werden müssen.

### 2.3. Knoten Liestal

Eine Arbeitsgruppe unter der Leitung der Abteilung öffentlicher Verkehr der Bau- und Umweltschutzdirektion hat die grobe Verkehrsplanung für die verschiedenen Bauphasen des Vier-spurausbaus Liestal vorgenommen; die Detailplanung erfolgt im Jahr 2021. In dieser Arbeitsgruppe vertreten sind die Transportunternehmen AAGL, BLT, PostAuto und SBB sowie die Stadt Liestal und die kantonalen Behörden.

In Bezug auf den Bahnersatzbetrieb der Waldenburgerbahn wurden folgende Konfliktpotentiale ermittelt:

- Baustellen auf dem umliegenden Strassennetz
- Leistungsfähigkeit Poststrasse / Wasserturmplatz (Eigenbehinderung Busbetrieb)
- Zusätzlicher Bedarf an Haltekanten am Bahnhof Liestal
- Allgemeine Verkehrsüberlastung im Raum Liestal

Um einen möglichst reibungslosen Betriebsablauf sicherstellen zu können, wurden unterschiedliche Massnahmen untersucht. Im Wesentlichen beschränken sich die zur Umsetzung vorgesehenen Massnahmen auf die planbaren Aspekte Linienführung, Haltestellenstandorte und Baustellen.

#### 2.3.1 Linienführung und Haltestellenstandorte

Der Bahnersatzbus wird von der Haltestelle Altmarkt her kommend via Kasernenstrasse – Wasserturmplatz – Poststrasse direkt zum Bahnhof Liestal geführt. Die Fahrt vom Bahnhof Liestal zur Haltestelle Altmarkt erfolgt via die BLKB-Kreuzung – Gestadeckplatz – Rosenstrasse – Militärstrasse – Kasernenstrasse (vgl. Abb. 1).



Abbildung 1: Linienführung Bahnersatzbus in Liestal

Die direkte Linienführung an den Bahnhof Liestal ermöglicht zuverlässige Anschlüsse an die Bahn. Der Halt am Bahnhof ist vor dem Gerichtsgebäude vorgesehen. Dort bestehen kurze Fusswege zur Bahnstrossenunterführung. Die Wegfahrt ab dem Bahnhof Liestal erfolgt via Bahnhofstrasse. So wird der Betriebsablauf am „regulären“ Bushof durch den Bahnersatzbus nicht beeinträchtigt. Durch die unterschiedlichen Fahrwege je nach Richtung können zudem die gegenseitigen Behinderungen in der Poststrasse minimiert werden.

Auf Fahrplanwechsel im Dezember 2019 wird der Fahrweg der Buslinie 80 angepasst. Diese Linie führt in Richtung Fraumattquartier künftig nicht mehr via Wasserturmplatz, sondern direkt via BLKB-Kreuzung. Dies entlastet die Poststrasse.

Im Rahmen der Detailplanung im Jahr 2021 wird die Option zu prüfen sein, einzelne Kurse nicht bis an den Bahnhof Liestal zu führen, sondern nur bis zur ehemaligen Bushaltestelle Kaserne. Diese Option würde es ermöglichen, die Poststrasse und den Wasserturmplatz zusätzlich zu entlasten. Die Rückfahrt würde via Kantinenweg – Nonnenbodenweg erfolgen.

Mit den vorgesehenen Massnahmen kann der Betriebsablauf zwischen Wasserturmplatz und Bahnhof trotz zusätzlicher Belastung durch die Bahnersatzbusse aufrechterhalten bleiben.

### **2.3.2 Baustellen**

Der Kanton wird im Jahr 2022 auf seinen Strassenabschnitten in Liestal keine eigenen Baustellen vorsehen, welche die Leistungsfähigkeit und so den Verkehrsfluss beeinträchtigen könnten.

### **3. Antrag**

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2016/389 «Optimierung Busbetrieb während dem Umbau der Waldenburgerbahn auf Meterspur» abzuschreiben.

Liestal, 29. Mai 2018

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Sabine Pegoraro

Der 2. Landschreiber:

Nic Kaufmann