

## Vorlage an den Landrat

### Bericht zum Postulat 2018/156 von Jan Kirchmayr: «Die Buslinie 70 muss attraktiv bleiben: Schnellzuganschlüsse in Liestal gewährleisten!»

2018/156

vom 14. August 2018

#### 1. Text des Postulats

Am 25. Januar 2018 reichte Jan Kirchmayr die Motion 2018/156 «Die Buslinie 70 muss attraktiv bleiben: Schnellzuganschlüsse in Liestal gewährleisten!» ein, welche vom Landrat am 19. April 2018 als Postulat mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

*Seit dem Fahrplanwechsel Dezember 2017 werden die Anschlüsse der Linie 70 neu realistisch abgebildet. Sie war davor meist verspätet unterwegs, da die Linie 70 in Reigoldswil eine Wendezeit von nur zwei Minuten hatte. Während der Abendspitzen traf der Bus in Reigoldswil wegen des Verkehrs jeweils bereits mit einer Verspätung von durchschnittlich sechs Minuten ein und war deswegen auch bei der Abfahrt in Reigoldswil bereits verspätet unterwegs. Der 70er fährt seit Dezember in Reigoldswil fahrplanmässig drei Minuten später los. Deshalb verpassen die Pendlerinnen und Pendler aus dem Fünflibertal am Bahnhof Liestal die Anschlüsse auf den IR37 nach Zürich und den IR27 nach Luzern. Dasselbe geschieht bei der Rückfahrt, denn die Linie 70 fährt in Liestal vier Minuten früher los. Die Verbindung der 70er-Linie nach Liestal, welche jährlich 1,3 Millionen Personen transportiert, verliert somit an Attraktivität, und die Pendlerinnen und Pendler ins Mittelland und nach Zürich steigen auf das Auto um. Dies läuft der Verlagerungspolitik vom motorisierten Individualverkehr hin zum öffentlichen Verkehr diametral entgegen.*

**Der Regierungsrat wird beauftragt sicherzustellen, dass der Fahrplan die Anschlüsse auf den Schnellzug nach Zürich und den Interregio nach Luzern in Zukunft sicherstellt. Zu prüfen ist, ob anstelle eines 30-Minuten-Taktes ein 20-Minuten-Takt bessere Anschlüsse bringt und eine allfällige Verknüpfung mit der Linie 71 bessere Anschlüsse ermöglichen würde. Anpassungen sind auf den Fahrplanwechsel 2019 zu realisieren. Die finanziellen Auswirkungen auf den AFP und den GLA sind aufzuzeigen.**

## 2. Stellungnahme des Regierungsrates

### 2.1. Ausgangslage

Das Fünflibertal ist mit den Buslinien 70 Liestal – Ziefen – Reigoldswil und 71 Liestal – Arboldswil – Reigoldswil erschlossen.

Auf der Linie 70 standen in Reigoldswil bis Ende 2017 nur zwei Minuten Restwendezeit zur Verfügung. Aufgrund der für die Strecke knapp bemessenen Fahrzeiten bestand in der Praxis keine eigentliche Reservezeit. Dies führte zu instabilen Fahrplanumläufen. Die Auswirkungen zeigten sich insbesondere, wenn eingefahrene Verspätungen auf die Gegenrichtung übertragen und so bei der Ankunft in Liestal der Anschlusszug verpasst wurde. Um diesen negativen Effekten entgegenzuwirken, wartet die Linie 70 seit einigen Jahren in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) verspätete Züge nicht mehr ab, was wiederum zu verpassten Anschlüssen führt. Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2017 wurde daher der Fahrplan der Linie 70 betrieblich stabilisiert. So konnte die Anschlussqualität und der Fahrkomfort für die Fahrgäste erhöht werden. Auch gibt es neu die Möglichkeit, gering verspätete Züge abzuwarten, ohne dass die Gefahr besteht, dass sich die Verspätung auf die Gegenrichtung überträgt.

Konkret wurden die Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Liestal im Grundtakt geändert. Die Ankunft erfolgt neu jeweils zu den Minuten xx.27 und xx.57 statt xx.23 und xx.53. Die Abfahrt zu den Minuten xx.01 und xx.31 statt xx.05 und xx.35. Die Fahrzeit wurde zudem auf 24 Minuten ausgedehnt. In Reigoldswil steht dadurch neu eine Restwendezeit von acht statt zwei Minuten zur Verfügung. Die Anschlüsse in Liestal von der Buslinie 70 auf den IR27<sup>1</sup> Richtung Luzern und den IR37<sup>2</sup> Richtung Zürich gingen durch diese Anpassungen verloren. Im Gegenzug verbesserten sich die Anschlüsse auf den IR27, den IR37 sowie die S3<sup>3</sup> Richtung Basel und auf den IC61<sup>4</sup> Richtung Bern, welcher in Olten Anschlüsse auf die Züge nach Zürich und Luzern sicherstellt. Die Reisezeit nach Basel verkürzte sich um vier Minuten.

Spätestens per Fahrplanwechsel im Dezember 2018 wären die bisherigen Anschlüsse ohnehin nicht mehr möglich gewesen. Die Abfahrtszeit des IR37 Richtung Zürich wird auf die Minute xx.54 vorverlegt. Um die Anschlüsse an den IR37 sicherstellen zu können, müsste die Abfahrt der Linie 70 in Liestal weiterhin zur Minute xx.05 und die Ankunft neu bis spätestens zur Minute xx.51 erfolgen. Die Umlaufzeit für die Strecke Liestal – Reigoldswil – Liestal beträgt 60 Minuten. In dieser Zeit muss die Fahrzeit von 2x24 Minuten und je mindestens 3 Minuten Restwendezeit erfolgen. Die Ankunft der Busse in Liestal kann also frühestens 51 und spätestens 57 Minuten nach Abfahrt erfolgen. Eine Abfahrt zur Minute xx.05 und eine Ankunft zur Minute xx.51 ist somit nicht ohne zusätzlichen Fahrzeugeinsatz möglich. Eine Ausrichtung der Anschlüsse auf den IR37 Richtung Zürich resp. den IR27 Richtung Luzern würde zudem eine um sechs Minuten längere Umsteigezeit nach Basel bedeuten.

### 2.2. Forderung Postulat

Das Postulat fordert eine Taktverdichtung der Linie 70, um die Anschlüsse auf den Fernverkehr Richtung Mittelland zu verbessern.

Taktverdichtungen werden durch den Landrat im Rahmen eines GLA nach Vernehmlassung bei den Gemeinden beschlossen. Der aktuelle 8. GLA gilt für die Jahre 2018 – 2019.

Auf Basis der Forderung des Postulats hat die Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD) drei Konzeptvarianten erarbeitet und die AutoBus AG Liestal (AAGL) zur Offertstellung eingeladen. Die

<sup>1</sup> IR27 Basel – Liestal – Sissach – Gelterkinden – Olten – Zofingen – Sursee – Luzern

<sup>2</sup> IR37 Basel – Liestal – Sissach – Aarau – Lenzburg – Zürich (– St. Gallen)

<sup>3</sup> S3 Olten – Basel – Laufen (– Delémont – Porrentruy)

<sup>4</sup> IC61 Basel – Liestal – Olten – Bern – Thun – Spiez – Interlaken

AAGL hat die Varianten verfeinert und zusätzlich zwei Unternehmensvarianten erarbeitet. Nach eingehender Prüfung hat die AAGL zwei von der BUD erarbeitete Varianten und eine Unternehmensvariante verbindlich offeriert.

### **2.3. Zielsetzung**

Die eingegangenen Offerten wurden anhand folgender Zielsetzungen fachlich beurteilt:

#### **Angebotsniveau:**

Die Linie 70 erschliesst Bubendorf, Ziefen und Reigoldswil, mit insgesamt rund 7'500 Einwohner. Die Linie 71 erschliesst Bubendorf, Arboldswil, Titterten und Reigoldswil, mit insgesamt rund 6'900 Einwohner. Das Angebot der beiden Linien unterscheidet sich trotz geringer Unterschiede der Fahrgastpotenziale deutlich im Angebotsniveau. Während die Linie 70 mit dem 30'-Takt und zusätzlichen Verdichtungen zu den HVZ betrieben wird, verkehrt die Linie 71 nach einem Bedarfsfahrplan mit 14 Fahrten täglich, sonntags nur vier Fahrten. Eine Taktverdichtung soll daher in erster Linie das Angebot auf der Linie 71 verbessern.

#### **Anschlüsse:**

Der Vorstoss verlangt eine Verbesserung der Anschlüsse Richtung Mittelland mittels Taktverdichtung. Aus fachlicher Sicht gilt es, die Gesamtreisezeit aller Fahrgäste zu minimieren. Das heisst, dass die Priorität der Anschlüsse unter Berücksichtigung der Nutzerzahlen zu erfolgen hat. Aufgrund dieser ergibt sich folgende Prioritätenfolge für die Anschlüsse in Liestal:

1. Priorität: S-Bahn oder Fernverkehr Richtung Basel
2. Priorität: Fernverkehr Richtung Mittelland
3. Priorität: S-Bahn Richtung Olten

#### **Gefässe:**

Grundsätzlich ist der Einsatz von Gelenkbussen sowohl auf der Linie 70 wie auch auf der Linie 71 möglich. Aufgrund der Nachfrage ist auf der Linie 70 der Einsatz von Gelenkbussen vorgesehen. Wegen der steilen Strassen, der engen Ortsdurchfahrt Titterten sowie der geringeren Nachfrage gegenüber der Linie 70 ist für die Linie 71 nach wie vor der Einsatz von Normalbussen vorgesehen.

#### **Wirtschaftlicher Mitteleinsatz:**

Die im Einsatz stehenden Fahrzeuge sollten eine möglichst hohe Produktivität aufweisen. Das Verhältnis der Standzeit zur Fahrzeit sollte möglichst klein sein.

#### **Nutzen-Kosten-Verhältnis:**

Wichtigstes Kriterium ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis resp. ein möglichst hoher Kostendeckungsgrad (KDG). Dieses Kriterium fasst alle vorhergenannten Kriterien zusammen. Ein guter KDG bedeutet, dass die meisten Erträge pro eingesetzten Steuerfranken resultieren, wobei die Erträge anhand der Fahrgastzahlen ermittelt werden.

Unwirtschaftliche Fahrzeugumläufe, falsche Gefässgrössen, nicht optimale Anschlüsse oder ein zu hohes oder zu geringes Angebotsniveau können den KDG verschlechtern.

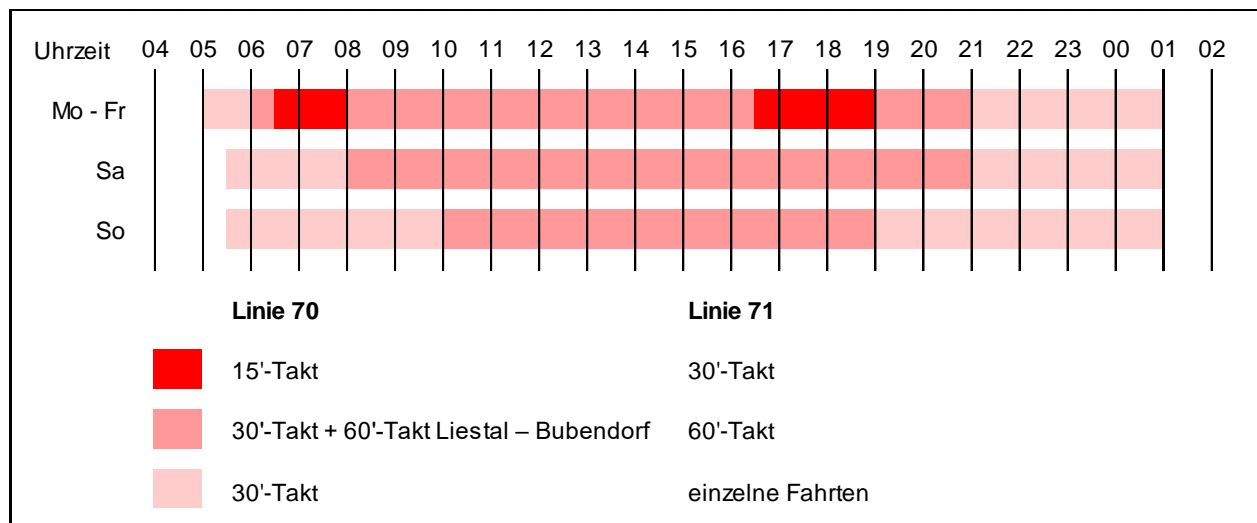
### **2.4. Gewählte Lösung**

Die eingereichten Varianten wurden aufgrund der obengenannten Zielsetzungen beurteilt. Dabei wurde eine Bestvariante ermittelt, welche der Regierungsrat zur Umsetzung empfiehlt. Die Bestvariante weist folgende Eigenschaften auf:

#### **Betriebszeiten und Taktangebot:**

Die auf Basis der effektiven Nachfrage (Tagesganglinien), der Forderungen aus der Motion und der Zielsetzungen ermittelten neuen Betriebszeiten bringen gegenüber dem heutigen Angebot eine Verbesserung insbesondere an den Wochenenden und auf der gesamten Linie 71. Von mehr An-

gebot profitieren Bubendorf, Arboldswil, Titterten und Reigoldswil. Ziefen erfährt nur unwesentliche Verbesserungen.



Der Grundtakt der Linie 70 besteht aus einem 30'-Takt. Die Linie 71 verkehrt in einem 60'-Takt. Die lange Wendezeit der Linie 71 in Liestal, Bahnhof (Ankunft xx.04 und Abfahrt xx.52) wird für eine zusätzliche Fahrt nach Bubendorf, Steingasse und zurück als Linie 70 verwendet. Dadurch stehen zwischen Liestal und Bubendorf stündlich vier Verbindungen zur Verfügung. Das Konzept ist modular aufgebaut. Dadurch kann bei positiver Nachfrageentwicklung das Taktangebot ohne Konzeptänderung zeitlich ausgedehnt werden (z. B. Ausdehnung 15'-Takt).

Während der HVZ verkehrt die Linie 70 in einem 15'-Takt. Die Linie 71 wird im gleichen Zeitraum im 30'-Takt betrieben.

Zu den Randverkehrszeiten verkehren auf der Linie 71 nur einzelne Fahrten. Die Linie 70 verkehrt in einem 30'-Takt.

Die Fahrpläne sind zudem auf die Stundenpläne der Sekundarschule Reigoldswil und der Krei-primarschule Arboldswil-Titterten abgestimmt.

**Anschlüsse in Liestal:**

Im Grundfahrplan sind die Anschlüsse der Buslinie 70 wie heute auf den IR27 und den IR37 von und nach Basel ausgerichtet. Die Kurse ab Bubendorf stellen die Verbindung an den IR37 von und nach Zürich sowie den IC61 von und nach Basel sicher. Die Linie 71 schliesst an den IC61 von und nach Bern und die S3 von und nach Basel an. Nachstehende Tabelle fasst die Anschlusssituation in Liestal zusammen. Die detaillierten Fahrpläne können der Beilage entnommen werden.

	Linie 70				Linie 71	
<b>Ankunft aus Richtung Reigoldswil</b>	xx:29	xx:57	• xx:44	▲ xx:14	xx:04	▲ xx:34
Abfahrt in Richtung Basel	IR27 xx:33 S3 xx:38	IR37 xx:01 S3 xx:11	IC61 xx:48		S3 xx:11	S3 xx:38
Abfahrt in Richtung Mittelland		IC61 xx:09	S3 xx:47 IR37 xx:54	S3 xx:17 IR27 xx:27	IC61 xx:09 S3 xx:17	S3 xx:47

	Linie 70				Linie 71	
Ankunft aus Richtung Mittelland		IC61 xx:48	IR37 xx:01 S3 xx:10	IR27 xx:32 S3 xx:38	S3 xx:38 IC61 xx:48	S3 xx:10
Ankunft aus Richtung Basel	S3 xx:17 IR27 xx:26	S3 xx:47 IR37 xx:52	IC61 xx:08		S3 xx:47	S3 xx:17
<b>Abfahrt in Richtung Reigoldswil</b>	xx:31	xx:59	• xx:15	▲ xx:45	xx:52	▲ xx:22

- Im Grundtakt ab Liestal nur von/bis Bubendorf, in den Hauptverkehrszeiten ganze Strecke
- ▲ Nur in den Hauptverkehrszeiten

### Kostendeckungsgrad:

Die gewählte Lösung weist mit 48.5 % den besten KDG und das beste Nutzen-Kosten-Verhältnis aller offerierten Varianten auf. Damit liegt der KDG zwar immer noch tiefer als mit dem heutigen Angebot (53.6 %). Die Kosten steigen also in einem grösseren Umfang als die Erträge. In der Summe erhöhen sich die jährlichen Abgeltungen um CHF 460'000. Da die positiven Effekte einer Taktverdichtung (Nachfragezuwachs) erfahrungsgemäss erst nach einigen Jahren vollständig eintreten, kann davon ausgegangen werden, dass der KDG in wenigen Jahren das heutige Mass erreichen, resp. überschreiten wird.

### Option:

Hinblickend auf die Fortführung des 8. GLA für die Jahre 2020 – 2021 ergibt sich mit der vorliegenden Lösung die Möglichkeit, die Standzeit der Linie 71 in Reigoldswil für eine Fahrt bis nach Lauwil zu nutzen. Lauwil wird heute mit der BLT-Linie 91 Bretzwil – Lauwil – Reigoldswil neun Mal täglich bedient.

Die Linie 71 weist in Reigoldswil, Dorfplatz eine Wendezeit von 13-14 Minuten auf. Diese Zeit könnte produktiv genutzt werden für zusätzliche Fahrten nach Lauwil und zurück. Die Fahrzeit beläuft sich auf 10 Minuten. Trotz der Verlängerung ist immer noch eine ausreichende Wendezeit vorhanden. Durch die Verlängerung könnte die Gemeinde Lauwil von einer stündlichen umsteigefreien Verbindung nach Liestal und einer Angebotsverdoppelung profitieren.

Bretzwil wird seit Dezember 2014 mit der Linie 111 Laufen – Seewen – Liestal stündlich angefahren, wodurch sich die Reisezeit nach Liestal für Pendler wesentlich verkürzt hat. Die Nachfrage auf der Linie 91 ist wegen der Verlagerung der Fahrgäste eingebrochen. Die Funktion der Linie 91 beschränkt sich seither auf die Sicherstellung der Schülerverbindung von Bretzwil nach Reigoldswil.

Mit einer Verlängerung der Linie 71 bis Lauwil und der gleichzeitigen Aufhebung der Linie 91 kann der Kanton jährliche Abgeltungen in der Grössenordnung von CHF 280'000 einsparen. Bei dieser Option gilt es noch zu klären, wie die Schülerinnen und Schüler künftig von Bretzwil nach Reigoldswil gelangen sollen. Möglicherweise müsste ein separater Schülerbus eingesetzt werden, der abgestimmt auf die Schulzeiten zwischen Bretzwil und Reigoldswil verkehrt. Die hierfür zu erwartenden Kosten liegen im unteren 6-stelligen Bereich und somit tiefer als die möglichen Einsparungen. Der Regierungsrat wird daher diese Option unter Berücksichtigung der Schülerverbindungen im Rahmen der Fortführung des 8. GLA vorsehen.

## 2.5. Alternativen

Neben der gewählten Lösung hat die AAGL zwei weitere Varianten offeriert, u.a. auch einen 20'-Takt auf der Linie 70. Diese werden jedoch aus folgenden Gründen nicht zur Umsetzung empfohlen:

- Geringer KDG (43% resp. 45.4 %)
- Höhere Mehrkosten (CHF 990'000 resp. CHF 760'000)
- Schlechtere Fahrplanstabilität (Restwendenzeiten in Reigoldswil null bis zwei Minuten; bei Anpassungen der Fahrpläne der SBB im Minutenbereich Sprungfixkosten für zusätzliches Fahrzeug im mittleren sechsstelligen Bereich)
- Teilweise unattraktivere Umsteigezeiten in Liestal von und nach Basel
- Option Verlängerung Linie 71 bis Lauwil kann nicht vollständig umgesetzt werden

## 2.6. Finanzielle Auswirkungen / Umsetzungszeitpunkt

Die gewählte Lösung verursacht jährliche Mehrabgeltungen im Umfang von CHF 460'000. Dieser Betrag liegt innerhalb des Finanzprogramms (Rahmenausgabenbewilligung) des 8. GLA, welches der Landrat bereits genehmigt hat. Es ist somit kein zusätzlicher Landratsbeschluss über die Finanzen erforderlich. Die Mehrausgaben sind im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2019–2022 eingestellt, welchen der Landrat Ende 2018 beschliessen wird.

Wegen einzuhaltender Fristen auf Bundesebene ist es nicht möglich, die Angebotserweiterung im Rahmen des Fahrplanverfahrens umzusetzen. Daher wird die AAGL die notwendige Überarbeitung der Dienstpläne, Verhandlung mit der Gewerkschaft sowie Versorgung der Kundeninformationssysteme ausserhalb der regulären Prozesse zusätzlich erarbeiten müssen. Die Vorlaufzeit bis zur Umsetzung dauert gemäss Auskunft der AAGL rund fünf Monate. Für diese Arbeiten fallen einmalige Kosten in der Höhe von CHF 40'000 an.

<b>Finanzielle Auswirkungen</b>	(Beträge in CHF)	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>Folgejahre</b>
Mehrabgeltungen durch Angebotsverdichtung der Linien 70 und 71		-	+460'000 (pro Rata)	+460'000
Einmaliger Aufwand für Einführung		-	+40'000	-
Minderkosten durch Umsetzung Option		-	-	-280'000
Sicherstellung Schülerverbindung mittels Schulbusbetrieb Bretzwil – Reigoldswil (Schätzung ± 50%)		-	-	+120'000
<b>Folgekosten</b>		-	<b>+500'000</b>	<b>+300'000</b>

Die Fahrplanverordnung (FPV, SR 745.13) lässt unterjährige Fahrplanwechsel grundsätzlich nicht zu. Es sei denn, es handle sich um Änderungen, welche zum Zeitpunkt des Fahrplanverfahrens nicht vorhersehbar waren. Abklärungen der BUD beim Bundesamt für Verkehr haben ergeben, dass es sich bei einer Angebotsverdichtung aufgrund eines politischen Entscheids um eine nicht vorhersehbare Fahrplanänderung handelt, welche unterjährig umgesetzt werden kann.

Nach Vorliegen des Landratsbeschluss wird die AAGL umgehend mit der Umsetzung der Angebotserweiterung auf den nächstmöglichen Termin beauftragt werden. In Abhängigkeit des definitiven Umsetzungszeitpunkts der Angebotsverdichtung, werden die finanziellen Auswirkungen auf den AFP für das Jahr 2019 pro Rata angepasst.

### **3. Antrag**

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Der Regierungsrat wird mit der Umsetzung der gewählten Lösung gemäss Kapitel 2.4 beauftragt.
2. Der Landrat nimmt die finanziellen Auswirkungen auf den laufenden 8. GLA sowie auf die Fortführung des 8. GLA für die Jahre 2020 und 2021 zur Kenntnis (Kapitel 2.6).
3. Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2018/156 «Die Buslinie 70 muss attraktiv bleiben: Schnellzuganschlüsse in Liestal gewährleisten!» abzuschreiben.

Liestal, 14. August 2018

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Monica Gschwind

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

### **4. Anhang**

- Fahrplanentwurf Linien 70/71