

## 8. Parlamentarische Vorstösse

---

### 8.1. Postulat 1983/229 von der CVP-Fraktion betreffend "Weiterführung der BLT-Linie 70 Reigoldswil - Basel (Aeschenplatz) zum Bahnhof SBB Basel"

Das am 5. Dezember 1983 eingereichte und am 2. Februar 1984 überwiesene Postulat lautet:

*"Zur Erhöhung der Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel im allgemeinen und der BLT-Linie 70 im besonderen erscheint es als sehr wünschenswert, in Basel die Bus-Linie 70 der BLT bis zum SBB-Bahnhof weiterzuführen. Sowohl für die Zufahrt wie auch für die Haltestelle (z.B. beim Bus-Terminal der Swissair) gibt es nach unserer Ansicht keine Schwierigkeiten.*

*Bei den Benützern der BLT-Linie 70 jedenfalls besteht ein echtes Bedürfnis nach einer Direktverbindung zum SBB-Bahnhof in Basel.*

*Wir bitten deshalb den Regierungsrat, das Begehren zu prüfen und dem Landrat darüber zu berichten."*

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Seit der Einführung der Buslinie 80 im Rahmen des 4. Generellen Leistungsauftrags besteht das Bedürfnis zur Linienverlängerung für beide Buslinien 70 und 80. Sie sind als grenzüberschreitende Buslinien dem "Staatsvertrag" unterstellt. Nach dessen Bestimmungen wird durch die Buslinienverlängerung auch der Kanton Basel-Stadt zusätzliche finanzielle Leistungen erbringen müssen. Die Diskussionen mit Basel-Stadt laufen seit Jahren. Obwohl vom Baudepartement Basel-Stadt zugesichert wurde, dass im Rahmen der Neugestaltung des Centralbahnplatzes für "Euro-Ville" eine Option für die Verlängerung der Buslinie 70 zum Bahnhof Basel SBB berücksichtigt würde, konnte die Linienverlängerung noch nicht realisiert werden. Auch die als erste Etappe geforderte Verlegung der Haltestelle am Aeschenplatz, so dass die Fahrgäste sicherer und rascher auf die Tramlinien in die Stadt und zum Bahnhof umsteigen können, konnte bisher nicht umgesetzt werden. Basel-Stadt hat aber im Rahmen der Vernehmlassung dieser Vorlage die Bereitschaft signalisiert, dieses Thema zusammen mit Baselland anzugehen. Die Gemeinde Birsfelden, aber auch das Basler Breitequartier müssen weiterhin auf die Direktverbindung zum Bahnhof Basel SBB warten.

Das Postulat wird stehen gelassen.

### 8.2. Postulat 1989/024 von Max Ribi betreffend "Direkte Tramlinie von Allschwil zum Bahnhof Basel SBB"

Das am 30. Januar 1989 eingereichte und am 20. November 1991 überwiesene Postulat lautet:

*"Allschwil hat eine gute Tramverbindung in die Stadt Basel und Riehen (Tram Nr.6). Die Basler Verkehrsbetriebe haben das Platzangebot in den letzten Jahren verbessert. Das ist anerkennenswert.*

*Wir sind der Meinung, dass Allschwil mit seinen rund 18'000 Einwohnern auch eine direkte Tramverbindung zum Bahnhof SBB benötigt. Das Umsteigen an der Haltestelle Brausebad ist mit Gepäck umständlich und braucht Zeit. Ein erster Anfang wurde mit dem direkten Frühkurs (Allschwil Dorfplatz ab 6.34 Uhr, Bahnhof SBB an 6.50 Uhr) gemacht. Dieses Angebot sollte unbedingt noch weiter ausgebaut werden. Der Einwohnerrat Allschwil hat am 20. Januar 1988 mit der einstimmigen Überweisung eines gleichlautenden Postulates seinen Willen für die Schaffung einer direkten Tramlinie zum Bahnhof SBB bekundet.*

*Hand in Hand mit den Verbesserungen und dem erhöhten Angebot der Bahnen müssen die Tram- und Busverbindungen zu den Bahnhöfen verbessert werden. Riehen hat seit kurzem zwischen 6.30 Uhr bis 8.00 Uhr und von 16.30 bis 19.00 Uhr mit der Tramlinie 2 via Eglisee-Mustermesse-Wettsteinbrücke-Bankverein eine direkte Verbindung zum Bahnhof SBB erhalten. Warum nicht auch eine solche Linie für Allschwil schaffen?*

Antrag:

*Der Regierungsrat wird gebeten, mit dem Kanton Basel-Stadt in Verhandlungen zu treten und sich für eine direkte Tramverbindung Allschwil - Bahnhof Basel SBB einzusetzen."*

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Zusammen mit Basel-Stadt wurde mehrfach versucht, Lösungen für eine direkte Anbindung von Allschwil an den Bahnhof Basel SBB zu finden. Leider konnte bis heute keine für beide Seiten befriedigende Lösung umgesetzt werden.

Das Postulat wird stehen gelassen.

### 8.3. Postulat 1997/189 von Max Ritter betreffend "Bahn Sissach - Läuelfingen - Olten"

Das am 25. September 1997 eingereichte und am 25. September 1997 überwiesene Postulat lautet:

*"In Zusammenhang mit dem heute zu behandelnden Geschäft, bitte ich Sie, folgender dringlicher Motion zuzustimmen:*

1. *Der Regierungsrat wird beauftragt, das U-Abonnement für die Strecke Läuelfingen - Olten auszudehnen.*
2. *Das Projekt "S-Bahn Region Olten", in welchem die Bahnlinie Sissach - Läuelfingen - Olten integriert ist, ist wohlwollend zu verfolgen und zu unterstützen.*

*Begründung:*

*Zu 1) Die Bevölkerung aus dem Homburgertal, vor allem aus Läuelfingen, ist eng mit Olten verbunden (Arbeitsplätze, Einkäufe etc.). Eine Umfrage in Läuelfingen ergab, dass 57 % der Einwohnerinnen und Einwohner nach Olten orientiert sind und den Zug benutzen möchten. Weil das U-Abonnement aber nur bis nach Läuelfingen gültig ist, muss jedesmal ein Billet gelöst werden (Kostenpunkt Fr. 6.80 für Hin- und Rückfahrt). Es ist daher sinnvoll und für die Bevölkerung des Homburgertales zweckmässig, wenn das U-Abonnement auch für die Strecke Läuelfingen - Olten benutzt werden kann. Allein in Läuelfingen werden 300 U-Abonnemente eingelöst. Gemäss Umfrage würden weitere 65 % derjenigen, die kein U-Abonnement besitzen (141 Personen) ein solches lösen, wenn es bis Olten Gültigkeit hätte.*

*Zu 2) In einem Projekt "Regio S-Bahn Olten" ist auch die Linie Sissach - Läuelfingen - Olten integriert. Es handelt sich um eine Optimierung im Eisenbahnknotenpunkt Olten. Der regionale Zugsverkehr soll verbessert werden. Die Projektidee ist für die Zukunft vielversprechend und daher unterstützungswürdig (siehe Beilage).*

*Weil das Thema mit dem heutigen Traktandum "Öffentlicher Verkehr im Homburgertal" in Zusammenhang steht, bitte ich Sie, die Motion als dringlich zu behandeln."*

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Zu 1) Der Kanton Solothurn hat die Integration des Bahnhofs Olten in den TNW und damit auch in den Geltungsbereich des U-Abonnements mehrfach abgelehnt. Sein Interesse richtet sich westwärts: Durch die Einführung des neuen Tarifverbundes A-Welle aus den beiden

Verbänden Olten und Aargau wird die Aufnahme in den TNW für den Kanton Solothurn verunmöglicht.

Zu 2) Von der SBB ist eine S-Bahn Olten-Aarau vorgeschlagen worden. Diese ist jedoch vom Kanton Aargau abgelehnt worden. Die Regio-S-Bahn Basel verkehrt bis Olten. Und die gewünschte Ausdehnung der Zürcher S-Bahn bis Olten kann nur aus Kapazitätsgründen nicht erfolgen. Die im Postulat beschriebene S-Bahn Region Olten kann deshalb nicht realisiert werden. Demzufolge ist auch eine Aufnahme der Bahnlinie Sissach - Läuelfingen - Olten nicht möglich. Die SBB verliert bei einer Ausdehnung des TNW bis Olten sehr viele Einnahmen, weshalb sie die Ausdehnung ebenfalls strikt ablehnt.

Das Postulat kann abgeschrieben werden.

#### 8.4. Postulat 2000/134 von Max Ribi betreffend "Erhaltung bedienter Bahnhöfe im Kanton Basel-Landschaft"

Das am 8. Juni 2000 eingereichte und am 21. September 2000 überwiesene Postulat lautet:

*"BaZ vom 8./9. April 2000: "Lausen und Läuelfingen müssen um ihre Bahnhöfe bangen". Volksstimme vom 11. Mai 2000: "Ist für Lausen und Läuelfingen der Zug bereits abgefahren?" BZ im Standpunkt vom 9. Mai 2000 durch Bernhard Wittmer, Münchenstein: "Die SBB nehmen Abschied" und in der NZZ vom 5. Mai 2000: "denn sie wissen nicht, was sie tun". "Wie die SBB Bahnhöfe schliessen und Leistungen abbauen" und in den Untertiteln: "Demotivierung des Personals" und "Bagatellisierung der Nachteile".*

*Von den 756 Haltepunkten der SBB sind bereits 309 unbedient. Von den noch verbleibenden rund 450 bedienten Bahnhöfen sollen in Zukunft rund weitere 100 ohne Personal- und Schalterbedienung geführt werden. Leider sind auch Bahnhöfe an SBB - Strecken im Kanton Basel-Landschaft von dieser Massnahme betroffen. Wollen wir das einfach so hinnehmen?*

*Ob durch die Formel "Mehr Fahrleistung, weniger Betreuung" ein langfristiger Erfolg erreicht wird, ist sehr fraglich. Die SBB wollte bereits früher einmal den angeblich unrentablen Regionalverkehr abbauen und nur die rentablen Schnellzüge fördern. Dieses Konzept wurde glücklicherweise nicht umgesetzt, denn ohne Zubringer, ohne Feinverteilung hätten nachher auch die grossen Stammlinien gelitten. Auch die Post hat kürzlich eingesehen, dass die Schliessung weiterer Poststellen nicht von Gutem für das Ganze sein kann.*

*Bereits in der Interpellation von Paul Schär (99/223) wurde der grossen Sorge über den Dienstleistungsabbau der Bahnen Ausdruck gegeben. Der Beamte auf der Station verursacht Kosten. Sorgt er nicht mit seiner Präsenz für Einnahmen und pflegt die Beziehungen zur Kundschaft? Wollen wir uns in unserem Leben nur noch zwischen Automaten bewegen?*

*Längerfristig gedacht muss sich der Kanton mit aller Kraft, zusammen mit den Gemeinden, im Rahmen des Leistungsauftrages "Öffentlicher Verkehr" für die Erhaltung der bedienten Bahnhöfe in unserem Kanton einsetzen, selbst wenn es für Kanton und Gemeinden etwas kostet. Grellingen ist als Vorbild zu nehmen. Es müssen gemischte Lösungen mit der Post, mit andern Dienstleistungsbetrieben gesucht werden. Wir wollen den öffentlichen Verkehr im Kanton Basel-Landschaft attraktiv halten. Zum Erfolg gehört auch ein guter Service, nicht bloss ein dichter Fahrplan.*

*Antrag: Der Regierungsrat wird gebeten, zusammen mit den Gemeinden, sich mit aller Kraft für den Erhalt bedienter Bahnhöfe einzusetzen und dem Landrat im Rahmen des Leistungsauftrags "Öffentlicher Verkehr" Bericht und Antrag zu stellen"*

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Die SBB wollen nach wie vor an allen Bahnhöfen im Kanton Basel-Landschaft anhalten und Passagiere ein- und aussteigen lassen. Das Postulat verlangt, dass die Bahnstationen auch mit Personal besetzt sind.

Das Bahnhofpersonal hatte traditionell vielfältige Aufgaben. Die für den Bahnbetrieb wichtigste Aufgabe war die Bedienung des an fast jedem Bahnhof vorhandenen Stellwerks mit den Sicherungsanlagen. Nebenher wurden weitere Arbeiten wie Billetverkauf, Kundenberatung, Gepäckaufgabe etc. erledigt.

Bis zum Jahr 2006 wird das "Betriebs- und Fernsteuer-Zentrum Basel SBB" stufenweise in Betrieb genommen. Moderne Technik führt zu einem weitgehend automatisierten Betrieb, der eine intensivere Nutzung der bestehenden Schieneninfrastruktur, die Steigerung der Pünktlichkeit der Züge und der Sicherheit ermöglicht. Diese Massnahmen sind unter anderem eine Voraussetzung, um die Angebotsziele von Bahn 2000 zu erreichen. Die Automatisierung bringt jedoch mit sich, dass das Personal an den Bahnhöfen zur Aufrechterhaltung des Betriebes nicht mehr erforderlich ist. Das Personal ist meist nur noch für den Billetverkauf vor Ort zuständig und damit unterbeschäftigt, unproduktiv und zu teuer. Es kann nicht Kantonsaufgabe sein, anstelle der SBB die Stationsbesetzung zu gewährleisten. Die SBB ist am Kundenkontakt durchaus interessiert. Die Lösung liegt in der Mehrfachbeschäftigung nach Konzepten wie Stationshaltermodell oder AVEC (kleiner Laden, das Verkaufspersonal verkauft auch Bahnbillete). Weil der Markt für solche Konzepte nicht überall vorhanden ist, musste an verschiedenen Bahnhöfen leider auch der Billetverkauf automatisiert werden. Dank dem gemeinsamen Willen von Gemeinden, SBB und Kanton konnte an folgenden Bahnhöfen die persönliche Kundenberatung beibehalten werden:

Gelterkinden, Sissach, Liestal, Pratteln, Muttenz, Dornach-Arlesheim, Laufen und Tecknau (Stationshalter).

Im Bahnhof Aesch wird seit Anfang April auf privater Basis ein kleiner Kaffee- und Imbiss-Shop betrieben. Zudem bieten die SBB sehr gute Beratungs- und Verkaufsdienstleistungen via den RailService und via das Internet an, welche stark genutzt werden.

Das Postulat kann als erfüllt abgeschrieben werden.

#### 8.5. Postulat 2000/197 von Peter Tobler betreffend "Neue Buslinie Aesch - Ettingen"

Das am 19. Oktober 2000 eingereichte und am 5. April 2001 überwiesene Postulat lautet:

*"Im dichten OeV-Netz des unteren Baselbiets klafft eine Lücke - eine Verbindungslinie Aesch - Ettingen fehlt. Diese Lücke sollte jetzt geschlossen werden, im Rahmen des geplanten neuen Leistungsauftrages im Bereich des OeV für die Jahre 2001-2005, z.B. durch die Weiterführung der Buslinie Hofstetten/Ettingen bis zum Bahnhof Aesch.*

*Bei der Beurteilung der Notwendigkeit darf nicht nur auf das unmittelbare Verkehrspotential der beiden Dörfer (das allerdings nicht unterschätzt werden darf) abgestellt werden. Zusätzlich mit einberechnet werden sollte etwa das Verkehrspotential des hinteren Leimentales sowie der Ausflugsverkehr und, ganz allgemein, die verkehrsfördernde Wirkung von Direktverbindungen im Netz, die erfahrungsgemäss immer stärker genutzt werden. Die an sich heute schon bestehende indirekte Verbindung über Therwil und Reinach (mit 2-maligem Umsteigen) wird dagegen von den möglichen Benutzern als ausgesprochen unattraktiv beurteilt und ist kein Ersatz.*

*Ich fordere den Regierungsrat deshalb auf, diesem Anliegen, das auch die Gemeinde Ettingen sowie zahlreiche Gemeinde-Einwohner vertreten, zu entsprechen und eine Busverbindung Aesch-Ettingen in den Leistungsauftrag aufzunehmen."*

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Mit der Ausarbeitung des Konzepts und der Beschreibung im vorliegenden Bericht (Kapitel 6.1.8) ist die Forderung des Postulats erfüllt. Aufgrund der zu erwartenden Nachfrage wird vorgeschlagen, diese Massnahme nicht in den Generellen Leistungsauftrag aufzunehmen.

Das Postulat kann als geprüft abgeschrieben werden.

#### 8.6. Postulat 2000/229 von Marc Joset betreffend "Verlängerung der BLT-Buslinie 61 (bzw. 61A) nach Oberwil Dorf und Mühlematt Zentrum"

Das am 16. November 2000 eingereichte und am 5. April 2001 überwiesene Postulat lautet:

*"Die BLT-Buslinie 61 (bzw. 61 A) führt von Schönenbuch durch die Gemeinden Allschwil und Binningen und endet bei der Haltestelle Bertschenacker (Oberwil). Mit einer Verlängerung dieser Linie bis nach Oberwil Dorf und Mühlematt Zentrum könnte das grosse Oberwiler Neubaugebiet Bertschenacker auch von Oberwil her mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden.*

*Dies ist eine der Massnahmen, welche in der kürzlich von der Verkehrskommission Leimental erstellten Studie "Verkehrsentlastung im Leimental" vorgeschlagen wird.*

*Im Bericht der Paritätischen BVB/BLT-Kommission von 1998 wurde davon ausgegangen, dass ein Gebiet im Radius von 350 Metern um eine Haltestelle als vom öffentlichen Verkehr erschlossen zu betrachten ist (max. Gehweg = rund 5 Minuten).*

*In der Zwischenzeit hat sich das Siedlungsgebiet entlang den Hängen von Binningen über Bottmingen bis Oberwil stark ausgedehnt und die Bautätigkeit hält weiter an, so dass weite Wohngebiete ausserhalb dieses Radius liegen. Die neuen Zonenreglemente fördern das verdichtete Bauen, und so entstehen Mehrfamilienhäuser in bisher typischen Einfamilienhausquartieren.*

*Wenn die Verbindung Allschwil - Schönenbuch zukünftig mit der (seit Sommer 2000) verkehrenden Linie 38 erfolgen könnte und der Endpunkt der Linie 61 A nach Allschwil Dorf zurückgenommen wird, erhält die Linie 61 den nötigen Spielraum, um mit der heutigen Kurszahl am anderen Linienende (Bertschenacker Oberwil) ins Zentrum von Oberwil und ev. sogar bis ins Mühlemattzentrum verlängert zu werden.*

*Ich fordere den Regierungsrat deshalb auf, die Verlängerung der BLT-Buslinie 61 bis nach Oberwil Dorf und ins Mühlemattzentrum in den geplanten neuen Generellen Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2001-2005 aufzunehmen."*

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Mit der Ausarbeitung des Konzepts, der Einführung des Probetriebs ab 9. August 2004 und dem Vorschlag zur Aufnahme in den Generellen Leistungsauftrag (Kapitel 6.1.6) ist die Forderung des Postulats erfüllt.

Das Postulat kann als erfüllt abgeschrieben werden.

#### 8.7. Postulat 2000/274 betreffend "Petition zu Gunsten der Buslinie 70"

Das am 29. Dezember 2000 eingereichte und am 22. Februar 2001 überwiesene Postulat lautet:

*"Am 20. Oktober 2000 reichte ein Komitee aus Birsfelden eine Petition mit 1'280 Unterschriften zuhanden der Regierung und des Landrates ein. Darin werden die folgenden Punkte ausgeführt:*

*1. Die gut frequentierte Linie 70 bildet für Birsfelden, insbesondere für den nördlichen Dorfteil, die zentrale OeV-Verbindung sowohl Richtung Basel als auch Richtung Liesetal. Von Montag bis Freitag ist das Fahrplanangebot tagsüber befriedigend; hingegen*

*ist es speziell in den späteren Abendstunden und an Samstagen und Sonntagen lückenhaft.*

*2. Seit vielen Jahren besteht auch das Anliegen der Linien-Weiterführung zum Bahnhof SBB in Basel, was von den Exekutiven von BL und BS als im Rahmen von Euro-Ville (Masterplan) realisierbar bezeichnet wurde.*

*3. Mit der Angebotsüberprüfung sollte eine Alternativlösung zur einstweilen noch nicht realisierten Weiterführung der Buslinie 70 zum Bahnhof Basel SBB gesucht werden. Diese müsste mindestens eine benutzerfreundlichere Platzierung der Bushaltestellen am Aeschenplatz beinhalten."*

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Es wird auf die Antwort auf Postulat 1983/229 (Kapitel 8.1) verwiesen.

Das Postulat wird stehen gelassen.

#### 8.8. Postulat 2001/056 betreffend "Verlängerung der Buslinie Hofstetten - Ettingen nach Aesch"

Das am 16. März 2001 eingereichte und am 5. April 2001 überwiesene Postulat lautet:

*"Wie wir festgestellt haben, ist das Bedürfnis nach einer erweiterten Busverbindung sehr gross. Es wäre schön, wenn der Bus folgende Stationen bedienen würde: Haltestelle Tram Nr.10 in Ettingen, Schiessanlage Schürfeld, Sportplatz Löhrenacker, Haltestelle Tram Nr.11 in Aesch, Altersheim in Aesch, Bahnhof SBB in Aesch und Schwimmbad Aesch. Wir bitten den Ettinger Gemeinderat (resp. den Landrat, Red.), die nötigen Schritte zur Errichtung dieser Busverbindung in die Wege zu leiten."*

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Mit der Ausarbeitung des Konzepts und der Beschreibung im vorliegenden Bericht (Kapitel 6.1.8) ist die Forderung des Postulats erfüllt. Aufgrund der zu erwartenden Nachfrage wird vorgeschlagen, diese Massnahme nicht in den Generellen Leistungsauftrag aufzunehmen.

Das Postulat kann als geprüft abgeschrieben werden.

#### 8.9. Postulat 2002/051 von Hildy Haas betreffend "Reaktivierung der Buslinie 55, Hägendorf-Allerheiligenberg-Bärenwil-Langenbruck"

Das am 28. Februar 2002 eingereichte und am 14. November 2002 überwiesene Postulat lautet:

*"Im südlichsten Zipfel unseres Kantons liegt der Weiler "Bärenwil", der zur Gemeinde Langenbruck gehört. Dort leben etwa 30 bis 40 Personen. Es gibt das Restaurant "Chilchli", drei Bauernhöfe, die Langlaufloipe und einige Häuser. Die Distanz zum Zentrum von Langenbruck beträgt 2,4 km, dort gehen die Kinder zur Schule, oder man nimmt den Bus nach Waldenburg oder Balsthal.*

*Einige Kilometer weiter als Bärenwil, bereits auf dem Gebiet des Kantons Solothurn, liegt die Klinik Allerheiligenberg, die Rekonvaleszenten aufnimmt. Oft bleiben die Patienten mehrere Wochen dort, und werden natürlich von ihren Angehörigen besucht.*

*Die Langlauf-Loipe ist eine der wenigen in der Nordwestschweiz und erfreut sich grosser Beliebtheit und zieht viele Skifahrer nach Bärenwil.*

*Früher gab es eine Busverbindung nach dem solothurnischen Hägendorf und von dort weiter nach Olten. Im Zuge der Sparmassnahmen wurde die Linie aufgehoben. Für die Bewohner des Weilers "Bärenwil" richtete die Gemeinde einen privaten Busdienst ein, den sie auch selber mitfinanziert. Der Bus fährt bis zum Allerheiligenrank und befördert auch die Besucher der Klinik. Gemäss einer Handzählung des Busbetreibers haben im letzten Sommer (11. Juli bis 25. Oktober 2001) total 2057 Personen die Strecke be-*

*nutzt. Das sind im Schnitt rund 20 Personen pro Tag. Rein rechnerisch gesehen, ist die Strecke also nicht lohnend.*

*Leute der aktiven Generation in Bärenwil können Auto fahren, aber was ist mit älteren Menschen und Kindern? Haben Baselbieter aus Bärenwil nicht die gleichen Rechte, wie diejenigen aus Reinach oder Münchenstein?*

*Seit letzten Herbst gibt es in Langenbruck eine Rodelbahn, die viele Besucher aus dem Mittelland anzieht. Zur Zeit kann aber Langenbruck von der übrigen Schweiz her nur mit grossem Zeitaufwand mit dem öffentlichen Verkehr erreicht werden. (Olten-Liestal = SBB, Liestal-Waldenburg = WB; Waldenburg-Langenbruck = Postauto) Die Busverbindung Olten-Hägendorf-Bärenwil-Langenbruck dagegen würde die Besucher in einer knappen Stunde bequem nach Langenbruck bringen! Das ist sicher im Interesse einer aktiven Tourismusförderung und auch besser für Umwelt und Landschaft!*

*Aus all diesen Gründen bitte ich den Regierungsrat, das Problem nochmals zu prüfen und die Buslinie Langenbruck-Bärenwil-Hägendorf wieder ins subventionierte Streckennetz aufzunehmen oder als Rufbus auszugestalten oder mit der Gemeinde eine einvernehmliche Lösung zu finden."*

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Mit der Ausarbeitung des Konzepts und der Beschreibung im vorliegenden Bericht (Kapitel 6.1.8) ist die Forderung des Postulats erfüllt. Aufgrund der zu erwartenden Nachfrage wird vorgeschlagen, diese Massnahme nicht in den Generellen Leistungsauftrag aufzunehmen.

Das Postulat kann als geprüft abgeschrieben werden.

#### 8.10. Postulat 2003/194 von Ivo Corvini betreffend "Verbesserung der Verbindung von Allschwil und Schönenbuch zum Bahnhof Basel SBB mit dem öffentlichen Verkehrsmittel: Tramlinie 6 zum Bahnhof SBB (als Zusatzlinie)"

Das am 4. September 2003 eingereichte und am 22. Januar 2004 überwiesene Postulat lautet:

*"Mit Freude konnten die Einwohner von Allschwil und Schönenbuch am 18. August 2003 zur Kenntnis nehmen, dass sich die Baselbieter Bau- und Umweltschutzdirektion intensiv mit der Frage einer direkten Verbindung von Allschwil zum Bahnhof Basel SBB mit dem öffentlichen Verkehr auseinandergesetzt hat. Regierungsrätin Elisabeth Schneider selber stellte zusammen mit Fachleuten das Ergebnis einer Studie vor. Vorgeschlagen wird dabei die Verlängerung der Tramlinie 8 via Binningerstrasse und Fabrikstrasse zum Allschwiler Dorfplatz. Kosten: ca. CHF 25 Mio. Zur Dauer der Realisation konnten keine verbindlichen Aussagen gemacht werden. Es muss jedoch mit mindestens 10 Jahren gerechnet werden. Nicht gerade von Vorteil ist zudem der Umstand, dass ein Grossteil von "Neuallschwil", wo die meisten Allschwiler wohnen, von einer solchen neuen Tramführung nicht betroffen wären. Trotzdem bleibt das Positive, dass ein attraktiveres Angebot des öffentlichen Verkehrs zum Bahnhof Basel SBB ein ernstes Thema in der zuständigen Direktion ist und dabei die Interessen vieler Bewohner von Allschwil und Schönenbuch wahrgenommen werden.*

*Die Studie zeigt meiner Meinung nach auf, dass nach einfacheren, kostengünstigeren und rascher realisierbaren Lösungen (ohne aufwändige bauliche Massnahmen) gesucht werden muss. Vor allem die Variante mit der Tramlinie 6 vom Brausebad via Haltestelle Markthalle über die Innere Margarethenstrasse zur Heuwaage muss wieder ein Thema werden. Diese Linie soll von jedem zweiten Tram (als Ergänzung zur Linie über die Haltestellen Schützenmattstrasse und Holbeinstrasse) gefahren werden. Mit diesem neuen Angebot würde die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs für die Allschwiler (auch im stadtnahen Bereich) erheblich grösser. Mit dem Umbau des Bahnhofes wird zudem der Zugang der Passagiere von der Haltestelle Markthalle zu den Geleisen ermöglicht.*

*Allschwil darf nicht länger die grösste Schweizer Gemeinde ohne umsteigefreien Anschluss an den nächsten grösseren SBB-Bahnhof bleiben!*

*Der Regierungsrat wird aus diesen Gründen gebeten, die Variante Tramlinie 6 vom Brausebad via Haltestelle Markthalle über die Innere Margarethenstrasse zur Heuwaa-ge (als Ergänzung zur bestehenden Linie über die Haltestellen Schützenmattstrasse und Holbeinstrasse) in Absprache mit den zuständigen baselstädtischen Behörden zu prüfen und dem Landrat darüber zu berichten. Dabei ist vorläufig auch eine versuchsweise Einführung in Betracht zu ziehen."*

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Zusammen mit Basel-Stadt wurde mehrfach versucht, Lösungen für eine direkte Anbindung von Allschwil an den Bahnhof Basel SBB zu finden. Leider konnte bis heute keine für beide Seiten befriedigende Lösung umgesetzt werden.

Das Postulat wird stehen gelassen.

#### 8.11. Postulat 2003/195 von Ivo Corvini betreffend "Verlängerung der Buslinie 33 nach Schönenbuch"

Das am 4. September 2003 eingereichte und am 22. Januar 2004 überwiesene Postulat lautet:

*"Mit Freude konnten die Einwohner von Allschwil und Schönenbuch am 18. August 2003 zur Kenntnis nehmen, dass sich die Baselbieter Bau- und Umweltschutzdirektion intensiv mit der Frage einer direkten Verbindung von Allschwil zum Bahnhof Basel SBB mit dem öffentlichen Verkehr auseinandergesetzt hat. Regierungsrätin Elsbeth Schneider selber stellte zusammen mit Fachleuten das Ergebnis einer Studie vor. Vorgeschlagen wird dabei die Verlängerung der Tramlinie 8 via Binningerstrasse und Fabrikstrasse zum Allschwiler Dorfplatz. Kosten: ca. CHF 25 Mio. Zur Dauer der Realisation konnten keine verbindlichen Aussagen gemacht werden. Es muss jedoch mit mindestens 10 Jahren gerechnet werden. Nicht gerade von Vorteil ist zudem der Umstand, dass ein Grossteil von "Neuallschwil", wo die meisten Allschwiler wohnen, von einer solchen neuen Tramführung nicht betroffen wären. Trotzdem bleibt das Positive, dass ein attraktiveres Angebot des öffentlichen Verkehrs zum Bahnhof Basel SBB ein ernstes Thema in der zuständigen Direktion ist und dabei die Interessen vieler Bewohner von Allschwil und Schönenbuch wahrgenommen werden.*

*Die Studie zeigt meiner Meinung nach auf, dass nach einfacheren, kostengünstigeren und rascher realisierbaren Lösungen (ohne aufwändige bauliche Massnahmen) gesucht werden muss. Speziell für die Bewohner von Schönenbuch (aber auch für viele Allschwiler) drängt sich eine vertiefte Überprüfung der Verlängerung der Buslinie 33 von der Wanderstrasse via Dorfplatz Allschwil nach Schönenbuch auf. Dabei könnten die Schulhäuser der Sekundarschule 1 (Lettenweg/Breite/Bettenacker) für die Schüler aus Schönenbuch und teilweise aus Allschwil besser an den öffentlichen Verkehr angebunden werden, womit auch der Sicherheitsaspekt berücksichtigt wird.*

*Der Regierungsrat wird aus diesen Gründen gebeten, die Verlängerung der Buslinie 33 nach Schönenbuch mit den zuständigen baselstädtischen Behörden zu prüfen und dem Landrat darüber zu berichten. Dabei ist vorläufig auch eine versuchsweise Einführung in Betracht zu ziehen."*

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Mit der Ausarbeitung des Konzepts und dem Vorschlag zur Aufnahme in den Generellen Leistungsauftrag (Kapitel 6.1.5) ist die Forderung des Postulats erfüllt.

Das Postulat kann als erfüllt abgeschrieben werden.



8.12. Postulat 2003/319 von Esther Maag betreffend "Effizienzsteigerung des Öffentlichen Verkehrs im Leimental"

Das am 11. Dezember 2003 eingereichte und am 22. April 2004 überwiesene Postulat lautet:

*Die Fahrgastfrequenzen zwischen Ettingen und Dorenbach haben in den letzten 5 Jahren auf der 10-er Linie um 17 % zugenommen, auf der 17-er-Linie gar um 26 %. In absoluten Zahlen entspricht das allein auf der 10-er-Linie 3,86 Millionen (!) Fahrgästen pro Jahr.*

*Diese Mehrnachfrage wird sich noch steigern aufgrund der attraktiveren Verkehrsdreh-scheibe Bahnhof SBB, des Bevölkerungswachstums in der Agglomeration und des Entstehens neuer Arbeitsplätze (beim Bhf. SBB), um nur einige Gründe zu nennen.*

*Die Konkurrenzfähigkeit des ÖV's kann parallel dazu ebenfalls noch gesteigert werden durch einfacheres (behinderten- und "kinderwagengerechtes") Ein- und Aussteigen, mehr Komfort und vor allem mehr Platz in Spitzenzeiten.*

*Das bedingt aber, dass die bestehende Schieneninfrastruktur besser genutzt wird, damit die Staulage auf den Strassen in Spitzenzeiten nicht weiter verschärft wird. Teure Strassenausbauten können damit vermieden werden. Der Nutzen durch qualitativen und quantitativen Angebotsausbau kommt damit der gesamten Bevölkerung zugute (ÖV-KundInnen, AutofahrerInnen und AnwohnerInnen).*

*Konkret möge der Regierungsrat deshalb prüfen und berichten,*

- 1. wann der Takt auf den Leimentallinien verdichtet werden kann.*
- 2. welche Voraussetzungen dafür erfüllt sein müssen*
- 3. ob das erforderliche Rollmaterial (Niederflurfahrzeuge) in nützlicher Zeit beschafft werden kann*
- 4. ob und wie die Tangentiallinien noch verbessert werden können*
- 5. ob für diese Massnahmen genügend finanzielle Mittel bereitstehen*
- 6. ob eine Expressspur eine Variante wäre*
- 7. inwieweit die Verlängerung der Linie 2 zur Optimierung beitragen würde*
- 8. ob auch ungewöhnliche Ansätze, wie beispielsweise das Befahren des Tramtrassees mit Bussen, geprüft werden könnten*

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Das sehr grosse Fahrgastaufkommen im Leimental bringt die beiden Tramlinien 10 und 17 in den Spitzenzeiten an ihre Kapazitätsgrenzen. Soll der öffentliche Verkehr im Leimental weiterhin eine attraktive Alternative zum Individualverkehr sein, müssen die Kapazitäten erhöht werden. Dazu sind zusätzliche Fahrzeuge notwendig. Im Rahmen der Ersatzbeschaffung ihrer Tramfahrzeuge aus den 70-er Jahren kann die BLT die dafür notwendigen Tramkompositionen erwerben. Dank dem "Beitrag des Kantons Basel-Landschaft an die Tram- und Busdepoterweiterung Hüslimatt der BLT Baselland Transport AG, Oberwil" (Landratsbeschluss vom 24. Februar 2005) werden genügend Depotkapazitäten zur Verfügung stehen. Eine weitere Voraussetzung für die Taktverdichtung auf der Tramlinie 10 ist ein Doppelspurausbau zwischen den Haltestellen Stollenrain und Dornach-Arlesheim Bahnhof, weil im 7½-Minutentakt die Trams in diesem Streckenabschnitt kreuzen müssen. Die dazu notwendigen Arbeiten sind zusammen mit dem Bahnhofplatz Dornach-Arlesheim im Gange. Eine entsprechende Landratsvorlage wird voraussichtlich im Jahr 2005 ausgearbeitet.

Die BLT will die neuen Tramfahrzeuge anhand einer Vorserie, bestehend aus vier Fahrzeugen, ausgiebig testen. Diese Fahrzeuge sollen ab Dezember 2007 zur Verfügung stehen und können für eine Kapazitätserhöhung auf der Tramlinie 17 verwendet werden (Kapitel 6.1.7). Die Fahrzeuge für die Taktverdichtung zum 7½-Minutentakt auf der Tramlinie 10 werden voraussichtlich ab Dezember 2011 zur Verfügung stehen.

Mit der Verlängerung der Buslinie 37 nach Dreispitz und St. Jakob und ev. später bis zum Bahnhof Muttenz kann eine neue, attraktive und stadtnahe Tangentialverbindung geschaffen werden. Für eine Verlängerung bis St. Jakob sind vom Kanton Basel-Landschaft keine finanziellen Mittel notwendig. Eine allfällige Verlängerung bis zum Bahnhof Muttenz wird erst im Rahmen des 6. Generellen Leistungsauftrages spruchreif sein. Die Verbindung zwischen Ettingen und Aesch (Kapitel 6.1.8) würde eine äussere Tangentialverbindung herstellen. Sie kann aber aus finanziellen Gründen nicht eingeführt werden. Weitere Beiträge könnten eine Direktverbindung von Allschwil nach Oberwil (Napoleonstrasse), eine Verlängerung der Buslinie 64 von Biel-Benken über Neuwiller nach Allschwil oder die Verlängerung der Tramlinie 8 nach Allschwil Dorf sowie eine Stärkung der Verbindung zwischen Reinach und dem Bahnhof Dornach-Arlesheim bringen. Ausser für diejenigen Massnahmen, die zur Aufnahme in den 5. Generellen Leistungsauftrag vorgesehen sind, fehlen die benötigten finanziellen Mittel.

In der Agglomeration sind die Staus auf den Strassen ein immer grösser werdendes Problem des Busverkehrs. Wenn die Busse im Stau stehen, ist der Attraktivitätsverlust beim öffentlichen Verkehr viel grösser als beim Individualverkehr, weil durch die Verspätungen oft Anschlüsse verloren gehen. Zum Zeitverlust im Stau kommt dann noch das Warten bis zum nächsten Anschluss hinzu. Separate Busspuren auf staugefährdeten Streckenabschnitten steigern die Geschwindigkeit, die Zuverlässigkeit und die Pünktlichkeit (Fahrplan) vor allem zu den Spitzenzeiten mit der grössten Nachfrage.

Durch die Verlängerung der Tramlinie 2 ins Leimental entstehen neue Direktverbindungen zum Messeplatz und Badischen Bahnhof. Die Fahrt zum Bahnhof Basel SBB würde direkter und kürzer. Im Rahmen der Arbeiten zum Agglomerationsprogramm werden verschiedene Varianten untersucht.

Das Befahren der Tramtrasse mit Bussen ist weder betrieblich möglich, noch aus Gründen der ÖV-Netzgestaltung sinnvoll. Die Eigentrasse des Trams müsste vorerst mit baulichen Investitionen und einem neuen Zugsicherungssystem für den Mischbetrieb befahrbar gemacht werden. Die Tramtrassen-Kapazität würde im Mischbetrieb gegenüber heute eher reduziert statt erhöht. Die heute bestehenden Tramtrassen sind radial auf das Zentrum Basel ausgerichtet. Wenn nun parallel dazu Buslinien ebenfalls radial geführt werden, wäre es sinnvoller, diese auf zusätzlichen Achsen und nicht auf der Tramtrasse verkehren zu lassen. Auf diese Weise könnten weitere Wohn- und Arbeitsgebiete besser an den öffentlichen Verkehr angebunden werden.

Das Postulat wird stehen gelassen.

### 8.13. Postulat 2004/110 von Florence Brenzikofer betreffend "Fahrplanentwurf 2005: Gelterkinden auf dem Abstellgleis?"

Das am 6. Mai 2004 eingereichte und gleichentags überwiesene Postulat lautet:

*"Der Fahrplanentwurf des Bundesamtes für Verkehr (BAV) kann aus Oberbaselbieter Sicht nicht befriedigen. Es sind im Wesentlichen drei Verschlechterungen festzustellen:*

- *Neu gibt es eigentlich nur noch 2 (statt 3) stündliche Verbindungen ab Gelterkinden, da der Regionalzug und der IR praktisch gleichzeitig fahren (6 Minuten Differenz).*
- *Es gibt keine Direktverbindungen mehr in die Mittellandstädte (z.B. Luzern) oder ins Tessin, da der Schnellzug nur noch bis Zofingen fährt, wo man umsteigen muss. Gelterkinden erhält auch keine neue Direktverbindung nach Chur wie Sissach.*
- *Die Anschlüsse in Olten sind unbefriedigend: Insbesondere von/nach Bern beträgt die Wartezeit 11-16 (bisher 6-13), Richtung Biel 21-36 (4-8), ins Tessin 19-24 Minuten (bisher Direktverbindungen ohne Umsteigen) oder dreimal umsteigen in Olten (8-20 Minuten Wartezeit), Zofingen (9) und Luzern (16).*

*Die Vernehmlassungsfrist läuft am 10. Mai ab. Die unterzeichneten Landrätinnen und Landräte bitten daher den Regierungsrat, beim BAV zu prüfen und zu berichten, ob und wie*

- *eine bessere Verteilung der stündlichen Verbindungen ab Gelterkinden erreicht*
- *Direktverbindungen in die Zentren des Mittellandes (Bern, Luzern, Zürich) ermöglicht*
- *die Anschlüsse in Olten optimiert werden können."*

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Schriftlich und mündlich hat der Regierungsrat die SBB auf die Mängel des neuen Fahrplan-konzepts auf der Nord-Süd-Achse aufmerksam gemacht und Verbesserungen verlangt. So konnte zumindest erreicht werden, dass der InterRegio, der ursprünglich nur von Basel bis Olten vorgesehen war, bis nach Zofingen verlängert wurde, wo er Anschlüsse auf den neuen "Kriegsschlaufenzug" Bern - Luzern herstellt.

Aufgrund des Postulats wurden die drei Forderungen in die kantonale Stellungnahme zum Fahrplanentwurf 2005 des Fernverkehrs aufgenommen. Die SBB ist jedoch überzeugt, im Rahmen des betrieblich Machbaren und wirtschaftlich Verantwortbaren, ein gutes Angebots-konzept auf der Nord-Süd-Achse entwickelt zu haben. Am neuen Angebotskonzept wird festgehalten. Die SBB sind aber bereit, über Konzeptänderungen oder zusätzliche Verbindungen zu diskutieren, sobald aussagekräftige Erfahrungen des Fahrplans 2005 vorliegen. Der Regierungsrat wird dieses Angebot annehmen und sich aktiv für Angebotsverbesserungen auch für Gelterkinden einsetzen. An Verbesserungen der Anschlüsse von der S-Bahn auf den Fernverkehr in Olten ist aber erst im Zusammenhang einer zweiten S-Bahnlinie ins Ergolzthal zu denken (siehe das überwiesene Postulat 2004/091 "Mehr Zug für das Baselbiet, Angebotsausbau der S-Bahn Basel").

Das Postulat kann als geprüft abgeschrieben werden.