



2005/190

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

---

## Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation 2005/190 der FDP-Fraktion vom 23. Juni 2005 betreffend

### "Läufelfingerli - Bahn- oder Busbetrieb?"

vom 13. September 2005

Am 23. Juni 2005 reichte die FDP-Fraktion die Interpellation betreffend Läufelfingerli - Bahn- oder Busbetrieb mit folgendem Wortlaut ein:

#### **"1. Ausgangslage**

*Die ÖV-Erschliessung des Homburgertals mit seinen 5300 Einwohnerinnen und Einwohnern erfolgt heute mittels der S-Bahnlinie S9 "Läufelfingerli" im Stundentakt und mit den zwei Buslinien 108 Sissach-Thürnen-Wittinsburg und 109 Rümliigen-Häfelfingen sowohl auf der Schiene als auch auf der Strasse.*

*In der Vernehmlassungsvorlage zum 5. Generellen Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2006 - 2009 ist die Umstellung des Bahnbetriebs der S9 "Läufelfingerli" auf Busbetrieb vorgesehen. Damit würde das Homburgertal zukünftig mit einem reinen Busbetrieb erschlossen.*

*Die Begründung für diese Massnahme ist sehr knapp ausgefallen und vermag der politischen Brisanz dieses Entscheids nicht zu genügen.*

#### **2. Fragen an den Regierungsrat**

*Aufgrund der oben erwähnten Ausgangslage bitten wir den Regierungsrat um schriftliche Beantwortung der nachstehenden Fragen vor der Beratung im Landrat:*

1. *Wie sehen die betrieblichen Kennzahlen des heutigen Bahn- und Busangebotes im Homburgertal aus (Fahrgäste, Wunschlinien, Betriebskosten, Verkehrserträge, Kostendeckungsgrad, Leistungsaufträge Homburgertal total und pro Kopf der Talbevölkerung)?*
2. *Wie sieht ein Vergleich der betrieblichen ÖV-Kennzahlen zum benachbarten, von der Bevölkerungsanzahl und geographischen Lage ähnlichen Diegtal aus?*
3. *Wie sieht das Konzept für einen Busbetrieb im Homburgertal aus?*
4. *Welche Betriebskosten können netto eingespart werden, wenn*
  - *die Buslinie analog dem Läufelfingerli im Stundentakt fährt oder*
  - *die Buslinie während den Hauptverkehrszeiten auf der Strecke Sissach - Häfelfingen im Halbstundentakt verkehrt?*
5. *Wie sieht die Erreichbarkeit der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs für die beiden Betriebsformen Bahn und Bus aus?*

6. *Welche Zusatzinvestitionen (Haltestellenanpassungen, Billettautomaten, etc.) fallen bei der Weiterführung des Bahnbetriebes und welche bei der Umstellung auf den Busbetrieb an?*
7. *Wie können bei einem Busbetrieb die Anschlüsse in Sissach und Olten gewährleistet werden (auch in Spitzenstunden und im Winter)?*
8. *Wie sieht die Auswertung der Betriebszahlen und der Akzeptanz für die Dauer des Busbetriebes während den Sanierungsarbeiten an der Bahninfrastruktur in den Jahren 1997 und 1998 aus?*
9. *Welche Erkenntnisse und Schlussfolgerungen ergeben sich aus der umfangreichen Metron-Studie zum öffentlichen Verkehr im Homburgertal?*
10. *Wie wird die Läufeinger Bahnlinie bei einer Einstellung des schienengebundenen Personenverkehrs genutzt?*
11. *Hat die Einstellung des schienengebundenen Personenverkehrs Einfluss auf den Wisenberg-tunnel?*
12. *Wie stellt sich der Kanton Solothurn zur Umstellung auf den reinen Busbetrieb?*

*Für die Beantwortung der Fragen danken wir dem Regierungsrat im Voraus."*

#### **Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:**

Für die Erarbeitung der Landratsvorlage zum 5. Generellen Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs hat sich der Regierungsrat zum Ziel gesetzt, ein Sparvolumen von CHF 2.2 Mio. zu erwirken. Die angestrebte Entlastungswirkung soll mit mehreren Massnahmen erreicht werden. Die bedeutendste Massnahme mit dem grössten Sparpotenzial ist die Umstellung des Bahnbetriebs im Homburgertal auf Busbetrieb.

Die Vorlage 2005/196 "Erteilung eines Generellen Leistungsauftrages im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2006 - 2009" wurde am 5. Juli 2005 an den Landrat überwiesen. Gegenüber der Vernehmlassungsvorlage wurde die Landratsvorlage mit einem eigenen Kapitel über die Erschliessung des Homburgertals ergänzt (Kapitel 6.2.3, Seite 50 ff). Neben den nachfolgenden Antworten wird zusätzlich auf die Ausführungen in der Landratsvorlage 2005/196 verwiesen.

Die mit der Interpellation gestellten Fragen beantwortet der Regierungsrat wie folgt:

1. *Wie sehen die betrieblichen Kennzahlen des heutigen Bahn- und Busangebotes im Homburgertal aus (Fahrgäste, Wunschlinien, Betriebskosten, Verkehrserträge, Kostendeckungsgrad, Leistungsaufträge Homburgertal total und pro Kopf der Talbevölkerung)?*

Aus Wettbewerbsgründen der konkurrierenden Transportunternehmen können nicht alle gewünschten Zahlen veröffentlicht werden. Die wichtigsten Kennzahlen der gefragten Linien sehen wie folgt aus:

	<b>Bahnlinie S9</b>	<b>Buslinie 108</b>	<b>Buslinie 109</b>
<b>Angebot (Anzahl Kurspaare Mo - Fr)</b>	18	20 <sup>1</sup> 15 <sup>2</sup>	9
<b>Beförderte Fahrgäste 2004*</b>	393'000	259'000	21'000
<b>Pkm<sup>3</sup>-Leistung 2004*</b>	2'710'000	1'055'000	51'000
<b>Kostendeckungsgrad*</b>	19 %	48 %	17 %

\* inkl. ausserkantonale Abschnitte

Ca. 1'200 Reisende benutzen die S9 pro Werktag. 80 % der Reisenden, die das Tal verlassen, verlassen es Richtung Sissach, während es 20 % Richtung Olten verlassen.

Wunschlinien sind Angaben über die Verkehrsbeziehungen, die zwischen definierten geographischen Gebieten auftreten. Die Volkszählung 2000 gibt gute Anhaltspunkte für den Pendlerverkehr. In der nachfolgenden Tabelle ist das Total der Wegpendler (ÖV und MIV) aus dem Homburgertal angegeben:

<b>von \ nach</b>	<b>Homburgertal</b>	<b>Nordwestschweiz</b>	<b>Restschweiz</b>
<b>Gemeinden mit Bahnanschluss</b>	480	790	160
<b>Gemeinden ohne Bahnanschluss</b>	350	760	70
<b>Ganzes Homburgertal</b>	830	1550	230

Die Auswertung zeigt, dass knapp 2000 Pendler im Homburgertal wohnen. 90 % der Pendler, die das Tal verlassen, verlassen es Richtung Sissach, 10 % in Richtung Mittelland.

2. *Wie sieht ein Vergleich der betrieblichen ÖV-Kennzahlen zum benachbarten, von der Bevölkerungsanzahl und geographischen Lage ähnlichen Diegtertal aus?*

Die betrieblichen ÖV-Kennzahlen des Diegtertals sehen wie folgt aus:

	<b>Buslinie 107</b>
<b>Angebot (Anzahl Kurspaare Mo - Fr)</b>	30
<b>Beförderte Fahrgäste 2004</b>	668'000
<b>Pkm-Leistung 2004</b>	2'450'000
<b>Kostendeckungsgrad</b>	57 %

Die Einwohnerzahlen beider Täler sind ähnlich (Homburgertal: 5240 EW, Diegtertal: 5500 EW) gross. Auch die geographische Lage ist ähnlich. Trotzdem lassen sich die beiden Täler nicht direkt über die vorgenannten Kennzahlen vergleichen. Im Diegtertal liegen alle Gemeinden hintereinander, was für die Bedienung mit öffentlichem Verkehr ideal ist. Die Erschliessung kann sehr effi-

<sup>1</sup> Abschnitt Sissach - Thürnen

<sup>2</sup> Abschnitt Thürnen - Wittinsburg

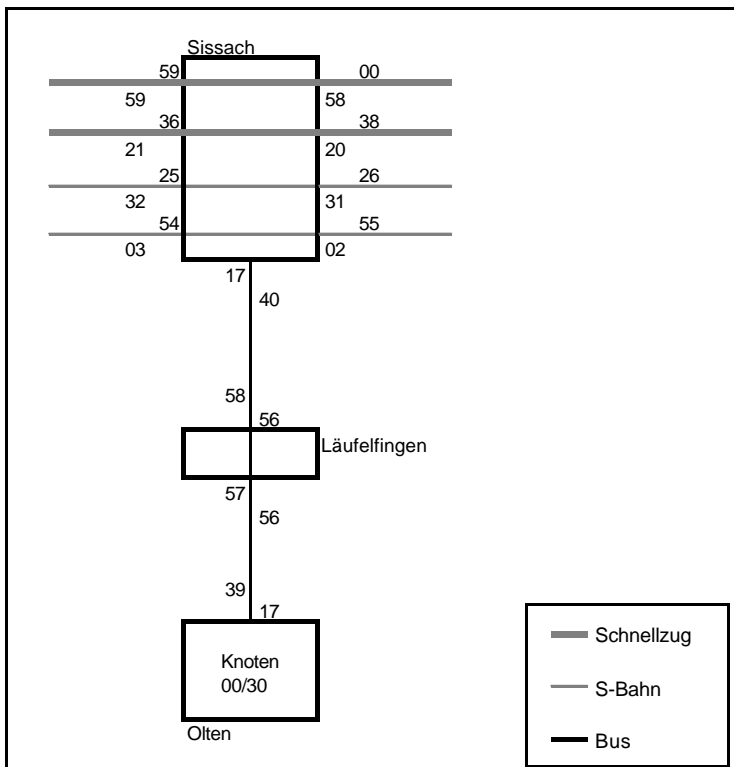
<sup>3</sup> Pkm: Personenkilometer; Mass für die Transportleistung; Summe der Längen aller Fahrten in einer bestimmten Zeiteinheit.

ziert, ohne Umwegfahrten oder Umsteigen und entsprechend attraktiv mit einer einzigen Linie gewährleistet werden.

Die Erschliessung des Homburgertals ist aufgrund der Siedlungsstruktur wesentlich aufwändiger. Die Gemeinden liegen nicht alle hintereinander in der Talsohle, sondern auch an den Talflanken abseits der direkten Linie Läuelfingen - Sissach. Die Erschliessung aller Gemeinden kann deshalb nicht mit nur einer einzigen Linie erfolgen. Es würden sehr unattraktive Umwegfahrten entstehen. Die Erschliessung des Homburgertals wird auch mit Bussen immer aufwändiger und teurer sein, als die Erschliessung des Diegterts.

### 3. Wie sieht das Konzept für einen Busbetrieb im Homburgertal aus?

In der Landratsvorlage 2005/196 "Erteilung eines Generellen Leistungsauftrages im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2006 - 2009" schlägt der Regierungsrat ein Buskonzept vor, das einem 1:1-Ersatz der heutigen Bahnbedienung entspricht. Es ermöglicht in Sissach und in Olten trotz längerer Fahrzeit eine ähnliche Anschlussqualität, wie sie der heutige Bahnbetrieb bietet.



Die nebenstehenden Zeiten sind nicht verbindlich. Der genaue Fahrplan wird im Rahmen des Fahrplanverfahrens festgelegt.

Der durchgehende Stundentakt wird analog des Bahnbetriebs während 18 Stunden pro Tag angeboten. Die Kurse der Linie 108 werden aus Kapazitätsgründen weiterhin geführt. Spezielle Kurse für Thürnen sind nicht mehr notwendig.

Zwischen Läuelfingen und Olten muss die Überlagerung mit der Buslinie 6 (Olten - Wisen) zusammen mit dem Kanton Solothurn noch im Detail geprüft werden.

Weil der vorgesehene Stundentakt zwischen Läuelfingen und Olten im Vergleich zur erwarteten Nachfrage ein grosszügiges Angebot darstellt, soll die Entwicklung der Nachfrage während der ersten Jahre beobachtet und wenn notwendig Korrekturen vorgenommen werden.

4. *Welche Betriebskosten können netto eingespart werden, wenn*
- *die Buslinie analog dem Läufeingerli im Stundentakt fährt oder*
  - *die Buslinie während den Hauptverkehrszeiten auf der Strecke Sissach - Läufeingerli im Halbstundentakt verkehrt?*

Gemäss Offerten von mehreren Transportunternehmen können gegenüber dem Bahnbetrieb folgende Einsparungen erzielt werden.

- Bei Busbetrieb Sissach - Läufeingerli - Olten im Stundentakt: ca. CHF 935'000.
- Bei Busbetrieb mit Verdichtung während den Hauptverkehrszeiten auf der Strecke Sissach - Läufeingerli zum Halbstundentakt: ca. CHF 825'000.

5. *Wie sieht die Erreichbarkeit der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs für die beiden Betriebsformen Bahn und Bus aus?*

Mit Ausnahme von Läufeingerli liegen die Bahnhaltstellen im Homburgertal in Hanglage an den Siedlungsrändern. Die Zugangswege zu den Haltestellen sind wegen der peripheren Lage lang und steil.

Busse können auf der Hauptstrasse verkehren und mitten in die Siedlungszentren fahren. Die Erschliessungswirkung mit dem Bus ist somit deutlich besser als mit der Bahn. Legt man für die Bahn und den Bus den gleichen Beurteilungsmassstab an, so zeigt sich, dass mit der Bahn nur ca. 46 % der Einwohner und Einwohnerinnen gut erschlossen werden können, wohingegen mit dem Bus deren 85 % (Umkreis von 350 m Radius um Haltestelle).

Gemäss Angebotsdekret gilt für die S-Bahn ein Einzugsgebiet von 600 m um die Haltestelle als erschlossen. Mit einem Radius von 600 m gelten 88 % der Einwohnerinnen und Einwohner als erschlossen.

6. *Welche Zusatzinvestitionen (Haltestellenanpassungen, Billettautomaten, etc.) fallen bei der Weiterführung des Bahnbetriebes und welche bei der Umstellung auf den Busbetrieb an?*

Mit Beschluss vom 3. Februar 2005 hat der Landrat dem "Beitrag des Kantons Basel-Landschaft an den Ausbau der Regio-S-Bahn Basel 2005" im Betrag von CHF 45'932'000 zugestimmt. Die Vorlage enthält eine Modernisierung der Haltestelleninfrastrukturen, neue Haltestellen und Verbesserungen bei den wichtigsten Umsteigeanlagen von Bus zu Bahn. In seinem Beschluss hat der Landrat den Entscheid zum Ausbau der Haltestelleninfrastruktur im Homburgertal ausgeklammert<sup>4</sup>. Gemäss Konzept "Regio-S-Bahn Basel 2005" wäre der Einsatz eines modernen Fahrzeugs vom Typ GTW 2/6 der THURBO AG (produziert von der Stadler Rail AG Bussnang) vorgesehen. Es ist von der SBB auf eigenes Risiko bereits bestellt worden. Dank geringerem Gewicht und entsprechenden Einsparungen bei den Trassenpreisen, werden die Mehrkosten für Abschreibung und Verzinsung kompensiert, so dass keine Erhöhung der Abgeltung gegenüber dem bisherigen Bahnbetrieb entsteht. Aufgrund der Amortisation des neuen Fahrzeuges können die Kosten mittelfristig weiter gesenkt werden (CHF < 50'000).

Für den Einsatz des GTW 2/6 ist eine Modernisierung der Haltestelleninfrastruktur notwendig. Primär sind die Perrons auf eine Höhe von 55 cm über Schienenhöhe anzuheben; in Läufeingerli muss zusätzlich ein neuer Aussenperron gebaut werden. Der Anteil an den Investitionskosten des Kantons Basel-Landschaft beträgt inkl. 10 % Reserve CHF 1'748'000. Mit dem neuen Fahrzeug

---

<sup>4</sup> Beschluss 1.b) "Der Entscheid über die Weiterführung des Betriebs und des Infrastrukturausbaus beim "Läufeingerli" wird im Zusammenhang mit dem Entscheid über die Vorlage zum 5. Generellen Leistungsauftrag für den öffentlichen Verkehr gefällt."

und der angepassten Haltestelleninfrastruktur wird der Regio-S-Bahnstandard auch beim "Läufelfingerli" eingeführt (Behindertengerechtigkeit, Sicherheit, Komfort).

Infrastruktur, Anteil BL <sup>5</sup>	CHF 1'748'000.--
Investitionsfolgekosten, Anteil BL p.a.	CHF 15'000.--

Bei Weiterführung des bestehenden Bahnangebots mit dem vorhandenen Pendelzug fallen keine Investitionen an.

Für den Busbetrieb können die Haltestellen der Buslinie 108 benutzt werden. In Läfelfingen und im Bereich der Sommerau sind neue Haltestellen an der Hauptstrasse einzurichten. Die Investitionskosten werden auf ca. CHF 50'000 geschätzt. Die Projekte sind jedoch noch nicht ausgearbeitet. Genaue Kostenangaben können noch keine gemacht werden.

7. *Wie können bei einem Busbetrieb die Anschlüsse in Sissach und Olten gewährleistet werden (auch in Spitzenstunden und im Winter)?*

Aufgrund der Stauerscheinungen zu Spitzenzeiten auf den Strassen, aber auch wegen den längeren Umsteigewegen zwischen Bus und Bahn müssen sowohl in Sissach als auch in Olten längere Übergangszeiten eingeplant werden.

Der Busbetrieb ist auf Witterungseinflüsse empfindlicher als die Bahn. Der Fahrplan, der das ganze Jahr gilt, kann nicht auf Einzelereignisse, die nur an wenigen Tagen im Jahr auftreten, dimensioniert werden. Selbstverständlich kommt die ordentliche Schneeräumung auf der Kantonsstrasse auch dem Busbetrieb zugute.

8. *Wie sieht die Auswertung der Betriebszahlen und der Akzeptanz für die Dauer des Busbetriebes während den Sanierungsarbeiten an der Bahninfrastruktur in den Jahren 1997 und 1998 aus?*

In Richtung Sissach wurde das Busangebot gut aufgenommen. Es konnte ein Kostendeckungsgrad von ca. 40 % erreicht werden. In Richtung Olten war die Akzeptanz wegen der Fahrzeitverlängerung hingegen klein. Der Kostendeckungsgrad auf dieser Seite war ungefähr 20 %. Über die ganze Linie gesehen war die Benützung in der gleichen Grössenordnung, wie mit der Bahn.

9. *Welche Erkenntnisse und Schlussfolgerungen ergeben sich aus der umfangreichen Metron-Studie zum öffentlichen Verkehr im Homburgertal?*

Die im Jahr 1997 von der Metron verfasste Studie empfiehlt, die Strecke Sissach - Läfelfingen - Olten künftig mit einer durchgehenden Buslinie zu erschliessen. Die damals gemachten Aussagen lassen sich nicht alle im Detail die heutige Situation übertragen. Die Grundaussagen haben aber nach wie vor Gültigkeit:

- Die Bushaltestellen sind mit kürzeren Anmarschwegen und geringeren Höhenunterschieden erreichbar. Für 85 % der Einwohner im Homburgertal ist der Anmarschweg zur Bushaltestelle kürzer als 350 m.

<sup>5</sup> Gemäss Landratsvorlage 2004/238 vom 21. September 2004: "Beitrag des Kantons Basel-Landschaft an den Ausbau der Regio-S-Bahn Basel 2005".

- Das Fahrplanangebot stützt sich auf 1 Verkehrsmittel: der Stundentakt und die Verdichtungskurse bedienen dieselben Haltestellen.
- Die Fahrt zum Bahnhof Olten ist mit dem Bus selbstverständlich länger als mit der Bahn. Allerdings ist diese Nachfrage vergleichsweise klein.  
Ein wesentlicher Teil der rund 200 Fahrgäste, die zwischen den Gemeinden des Homburgertals und Olten reisen, dürfte effektiv das Fahrziel "Olten Zentrum" haben. Dieser Zielort ist mit dem Bus künftig direkt und mit etwa derselben Reisezeit (wie Bahn und Umsteigen auf den Stadtomnibus Olten) erreichbar.

Die Studie untersuchte eine Variante "Tram". Diese Variante verspricht ebenfalls ein zukunftssträchtiges Konzept zu sein. Sie hat folgende Merkmale:

- Die Erschliessungswirkung der Bahn wird verbessert, durch neue Haltepunkte in Thürnen sowie zusätzliche in Läuelfingen und Trimbach.
- Neues, leichtes Rollmaterial soll neben dem Erscheinungsbild und Komfort für den Fahrgast auch ein besseres Fahrverhalten bieten: mit besseren Beschleunigungs- und Verzögerungswerten lassen sich mehrere zusätzliche Haltestellen ohne oder nur mit minimaler Fahrzeitverlängerung realisieren.

Diese Variante wurde in den letzten Jahren mit dem kurzen Triebzug des Typs NPZ als Übergangsphase und dem neuen Fahrplankonzept teilweise eingeführt. Der Ausbau gemäss Konzept "Regio-S-Bahn" würde diese Arbeiten weiterführen.

*10. Wie wird die Läuelfinger Bahnlinie bei einer Einstellung des schienengebundenen Personenverkehrs genutzt?*

Die Bahnlinie bleibt offen und wird betriebsfähig gehalten. Im nächsten Jahr werden der obere Hauenstein-, der Buckten- und der Mühlefluchtunnel sowie verschiedene Stützbauwerke entlang der Strecke in Stand gesetzt. Die Strecke wird primär als Ausweichroute bei Streckenstörungen oder Baustellen an der Hauenstein-Basislinie dienen. Zur Aufrechterhaltung der Betriebsfähigkeit müssen regelmässig Züge über die Strecke verkehren. Aus diesem Grund werden voraussichtlich einzelne leichte Güterzüge über die obere Hauensteinlinie geführt.

*11. Hat die Einstellung des schienengebundenen Personenverkehrs Einfluss auf den Wisenbergtunnel?*

Die Hauenstein Scheitellinie genügt den heutigen Anforderungen von Personenfernverkehr und Güterverkehr nicht mehr. Sie ist nicht geeignet, grosse Verkehrsmengen aufzunehmen, wie sie für die mittel- und langfristige Zukunft prognostiziert werden. Der grösste Engpass im juraquerenden Verkehr zwischen Basel und Olten wird aber zwischen Liestal und Sissach liegen. Es ist nicht auszuschliessen, dass der Druck auf ein drittes Gleis im Ergolzthal schon bald zunehmen wird. Sollte dieses dritte oder sogar ein viertes Gleis gebaut werden, wird der Wisenbergtunnel in der vom Kanton Basel-Landschaft und der SBB favorisierten langen Variante kein Thema mehr sein. Der Kampf gegen das erste Wisenbergprojekt in den Neunzigerjahren des letzten Jahrhunderts wäre dann vergeblich gewesen.

*12. Wie stellt sich der Kanton Solothurn zur Umstellung auf den reinen Busbetrieb?*

Der Kanton Solothurn ist bereit, einen Entscheid des Landrats zur Umstellung des Läuelfingerlis vom Bahn- auf einen Busbetrieb mit zu tragen. Er hat sich bereits bei der letzten Diskussion über

das Läuferfingerli für eine Buslösung ausgesprochen und beteiligt sich am heutigen Bahnangebot nur soweit, wie er dies bei einem Busangebot machen müsste.

Der Busbetrieb der Linie 6 (Olten - Trimbach - Hauenstein - Wisen) wurde vor kurzem stark optimiert und bietet ein effizientes und attraktives Angebot im Stundentakt an. Bei einer Umstellung des "Läuferfingerlis" auf Busbetrieb besteht der Kanton Solothurn darauf, dass Optimierungen zwischen den beiden auf der gleichen Achse im Stundentakt verkehrenden Linien gesucht werden.

Liestal, 13. September 2005

Im Namen des Regierungsrates

die Präsidentin: Schneider-Kenel

der Landschreiber: Mundschin