



**2006/095**

**Kanton Basel-Landschaft**

**Regierungsrat**

---

**Vorlage an den Landrat**

**Zukünftige Bedienung der Verbindung Sissach-Läufelfingen-Olten;  
Ergänzung des Generellen Leistungsauftrages im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2006 - 2009**

vom 4. April 2006



## 1 Zusammenfassung

Das Angebot und die Finanzierung des regionalen öffentlichen Verkehrs des Kantons Basellandschaft wird in vierjährigen Generellen Leistungsaufträgen vom Landrat beschlossen. Im Rahmen der Beratung zum 5. Generellen Leistungsauftrag (GLA) für die Jahre 2006 - 2009 hat der Landrat die Frage über die Erschliessung des Homburgertals aus dem 5. GLA herausgelöst. Er hat nur für das Jahr 2006 den Bahnbetrieb beschlossen. Mit dieser Vorlage soll einerseits der Entscheid gefällt werden, ob das Homburgertal in Zukunft mittels Bahn- oder Busangebot erschlossen wird. Andererseits soll der 5. GLA entsprechend für die Jahre 2007 - 2009 ergänzt werden.

Während der Ausarbeitung der Landratsvorlage zum 5. GLA sowie den Arbeiten zu dieser Vorlage wurden zahlreiche Möglichkeiten untersucht, wie das öffentliche Verkehrsangebot im Homburgertal unter gleichzeitiger finanzieller Entlastung angepasst werden kann. Die Untersuchungen haben sich primär auf die Achse Sissach-Läufelfingen-Olten fokussiert, wobei auch regional weiter ausgedehnte Alternativen studiert wurden.

Zusammen mit dem Kanton Solothurn wurden die Möglichkeiten des Busbetriebs auf dieser Achse vertieft untersucht. Dabei wurden speziell die Synergiepotenziale bei Einbezug der Buslinien beidseits des Unteren Hauensteins angeschaut. Es zeigte sich, dass das beste Kosten/Nutzenverhältnis erzielt werden kann, wenn ein optimiertes Buskonzept mit allen Linien im Homburgertal und auf der Solothurner Seite des Hauensteins eingeführt wird. Die wichtigsten Vorteile dieser Lösung sind:

- Einsparung von jährlich CHF 820'000 (CHF 410'000 für den Kanton BL, CHF 410'000 für alle basellandschaftlichen Gemeinden)
- Bessere Erschliessungswirkung
- Direktverbindungen nach Sissach und Olten

Die folgenden Nachteile müssen jedoch in Kauf genommen werden:

- Längere Reisezeit zwischen Homburgertal und Olten
- Geringerer Komfort
- Grössere Witterungs- und Verkehrsabhängigkeit

Als Ersatz für die Bahnhofstabelle "Sommerau" wird an der Kantonsstrasse eine neue Bushaltestelle eingerichtet. Damit soll primär den Bedürfnissen des Schulheims Sommerau Rechnung getragen werden. Die Lage der Haltestelle in einer Kurve an der schnell befahrenen Hauptstrasse macht aufwändige bauliche Massnahmen im Umfang von CHF 430'000 notwendig. Zudem ist die Bus-Haltestelle Buckten mit zwei Wartehäuschen auszurüsten. Kosten: CHF 70'000.

Die Bevölkerung und die Gemeinden des Homburgertals lehnen den Ersatz des Bahnbetriebs durch den Busbetrieb ab. Bereits im Rahmen der Vernehmlassung zum 5. GLA wurde eine Petition für den Erhalt der Regio-S-Bahnlinie S9 mit über 8'500 Unterschriften eingereicht.

## 1.1 Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	2
1.1	Inhaltsverzeichnis	3
2	Rechtliche Grundlagen	4
3	Begründung	4
4	Ausgangslage	5
4.1	Heutige Situation	5
4.2	Entwicklung der Fahrgastzahlen	6
4.3	Akzeptanz des Busbetriebs 1997/1998	7
4.4	Erschliessungswirkung	7
4.5	Reisezeiten	9
4.6	Verkehrsströme	10
4.7	Entwicklungsperspektiven	11
5	Die gewählte Lösung	13
5.1	Optimiertes Buskonzept	13
5.2	Weiterverwendung der Bahnstrecke	16
6	Alternativen	16
6.1	Variante 1:1-Ersatz	16
6.2	Variante 1:1-Ersatz erweitert	17
6.3	Bus Sissach - Läuelfingen und Bahn Läuelfingen - Olten	18
6.4	Reduzierter Bahnbetrieb	19
6.5	Reduzierter Bahnbetrieb mit Ergänzungsbussen	20
6.6	Projekt "Regio-S-Bahn Basel 2005"	20
6.7	Aufhebung von Parallelfahrten von Bahn und Bus	21
6.8	Führung der S3 über Läuelfingen	23
6.9	Dampfbetrieb	24
7	Termine	25
8	Kosten und Finanzierung	25
8.1	Finanzprogramm des 5. Generellen Leistungsauftrags	25
8.2	Infrastrukturinvestitionen	26
8.3	Finanzierung und Kostenfolgen für den Kanton Basel-Landschaft	26
8.4	Auswirkungen auf die Gemeindebeiträge an die Abgeltung der ungedeckten Kosten	29
9	Vernehmlassung	30
9.1	Gemeinden	30
9.2	Kanton Solothurn	33
9.3	Parteien, Verbände, Andere	33
10	Antrag	37
11	Anhang	39
11.1	Anhang 1: Netzgraphik Variante Optimiertes Buskonzept	39
11.2	Anhang 2: Netzgraphik Variante 1:1-Ersatz	41
11.3	Anhang 3: Netzgraphik Variante 1:1-Ersatz erweitert	43

Beilage: Entwurf des Landratsbeschlusses

## 2 Rechtliche Grundlagen

Diese Vorlage versteht sich als Ergänzung zum 5. Generellen Leistungsauftrag (5. GLA) im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2006 - 2009. Die Rechtsgrundlagen für den Generellen Leistungsauftrag finden sich im Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 18. April 1985 (ÖVG)<sup>1</sup>. In § 4 Absatz 2 ÖVG ist sein Inhalt festgelegt:

*Im Generellen Leistungsauftrag werden Streckennetz, Linienführung, Tarifpolitik sowie die Grundsätze des Betriebsangebots und des Finanzprogramms festgelegt.*

In den Generellen Leistungsauftrag werden Linien von regionaler Bedeutung aufgenommen, die im öffentlichen Interesse liegen und nicht vorwiegend dem Ortsverkehr dienen (§ 4 Absatz 3 ÖVG). Der Generelle Leistungsauftrag ist in der Regel alle vier Jahre neu zu beschliessen (§ 2 Absatz 1 Angebotsdekret<sup>2</sup>). Für den Beschluss ist der Landrat zuständig (§ 4 Absatz 1 ÖVG). Der Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum.

Die ausführenden Bestimmungen über die Ausgestaltung des Leistungsauftrages sind im Dekret über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsdekret) durch den Landrat festgelegt und beschlossen worden.

## 3 Begründung

Das Angebot und die Finanzierung des regionalen öffentlichen Verkehrs des Kantons Basellandschaft wird in vierjährigen Generellen Leistungsaufträgen vom Landrat beschlossen. Im Rahmen der Beratung zum 5. Generellen Leistungsauftrag (GLA) für die Jahre 2006 - 2009 wurde die Frage über die Erschliessung des Homburgertals aus dem 5. GLA herausgelöst. Ziffer 2.7 des Landratsbeschlusses vom 27. Oktober 2005 lautet:

*Vom vorliegenden Beschluss ist die Verbindung Sissach-Läufelfingen-Olten nur für das Jahr 2006 als Zugbetrieb erfasst und entsprechend bei den ungedeckten Kosten berücksichtigt. Der Landrat wird mit separatem Beschluss zum Generellen Leistungsauftrag für die Zeit ab Fahrplanjahr 2006/2007 über die Verbindung Sissach-Läufelfingen-Olten und die dadurch entstehenden ungedeckten Kosten für die Jahre 2007 bis 2009 entscheiden.*

Im vorliegenden Bericht werden die Entscheidungsgrundlagen für die zukünftige Erschliessung des Homburgertals mit dem öffentlichen Verkehr zusammengetragen. Der Landrat fällt im Rahmen dieser Vorlage einen Grundsatzentscheid, ob das Homburgertal in Zukunft weiterhin mit der Bahn oder mit Bussen erschlossen wird. Bei einem Entscheid für den Bus, wird die SBB aus Sicherheitsgründen die Perronanlagen rückbauen müssen. Eine allfällige Wiedereinführung der Bahn ist dadurch mit hohen Initialkosten verbunden, die diesen Entscheid praktisch kaum umkehrbar machen.

---

<sup>1</sup> GS 29.89, SGS 480

<sup>2</sup> GS 30.293, SGS 483.1

## 4 Ausgangslage

In der Generellen Aufgaben-Überprüfung (GAP) hat der Regierungsrat beschlossen, dass im 5. Generellen Leistungsauftrag ein Sparpotenzial von CHF 2.2 Mio. aufgezeigt werden soll. In der Vernehmlassungsvorlage zum 5. GLA wurden denn auch zahlreiche Sparmassnahmen vorgeschlagen. Die markanteste Sparmassnahme mit dem grössten Sparpotenzial von ca. CHF 935'000 war die Umstellung des Bahnbetriebs im Homburgertal auf Busbetrieb.

Gleichzeitig mit der Überweisung der Vorlage an den Landrat hat der Regierungsrat am 5. Juli 2005 einen einjährigen Probetrieb mit Bussen im Homburgertal bei gleichzeitiger Einstellung des Bahnbetriebs für das Jahr 2006 beschlossen. Es war absehbar, dass der Landrat erst nach dem Bestelltermin für die ÖV-Leistungen für das Jahr 2006 entscheiden würde. Mit diesem Beschluss sollte die Umsetzung der Sparmassnahme bereits im Jahr 2006 erwirkt werden.

Eine Privatperson hat gegen diesen Regierungsratsbeschluss Beschwerde beim Kantonsgericht wegen Verletzung der Volksrechte und der verfassungsmässig garantierten Rechte erhoben. Mit Verfügung vom 11. August 2005 hat das Kantonsgericht festgestellt, dass der Beschwerde aufschiebende Wirkung zukommt. Weiter hat es den Regierungsrat angewiesen, alle Massnahmen zu treffen, damit der Bahnbetrieb auf der Linie Sissach-Läufelfingen-Olten im Sinne des 4. GLA weiterhin aufrechterhalten werden kann. Daraufhin hat der Regierungsrat bei der SBB den Bahnbetrieb für das Jahr 2006 bestellt.

Die landrätliche Bau- und Planungskommission hat festgelegt, dass die Verbindung Sissach-Läufelfingen-Olten im Jahr 2006 mit der Bahn erfolgen soll, und für die Jahre 2007-2009 nur der Grundsatz - die Strecke wird bedient - im GLA beschlossen werden soll. Die Entscheidung über das Verkehrsmittel soll später anhand einer separaten Vorlage gefällt werden. Der Landrat hat am 27. Oktober 2005 diesem Vorgehen zugestimmt. Aufgrund dieses Beschlusses unterbreitet der Regierungsrat die nun vorliegende Landratsvorlage.

**Hinweis:** Zusammen mit dem Kanton Solothurn werden zur Zeit Optimierungsmöglichkeiten für die Buslinien im Laufental gesucht. Nach Abschluss der Studie und positiver Vernehmlassung bei den betroffenen Gemeinden werden die erwarteten Verbesserungen voraussichtlich per Fahrplanwechsel im Dezember 2006 vom Regierungsrat als Probetrieb eingeführt. Nach ersten Erfahrungen mit dem Probetrieb werden die Angebotsanpassungen im Rahmen des 6. Generellen Leistungsauftrages für die Jahre 2010 - 2013 dem Landrat unterbreitet.

### 4.1 Heutige Situation

Vor bald 150 Jahren wurde die Bahnlinie durchs Homburgertal als nationale Hauptachse gebaut. Sie sollte primär die Verbindung von Basel mit dem Mittelland ermöglichen, die Erschliessung des Homburgertals war sekundär. Zur Überwindung der Höhendifferenz nach Läufelfingen (Scheiteltunnel) folgt die Linie der östlichen Talflanke. Mit Ausnahme von Läufelfingen liegen die Haltestellen an den Siedlungsrändern. Die Zugangswege zu den Haltestellen sind wegen der peripheren Lage lang und steil.

Nach dem Bau des Hauenstein-Basistunnels verlor die Strecke durchs Homburgertal an Bedeutung und wurde 1938 auf eine Spur zurückgebaut. In den 90er Jahren wurde letztmals über die Stilllegung des Bahnbetriebs diskutiert. Die Strecke wurde daraufhin modernisiert und die

Gleisanlagen teilweise reduziert (Zugskreuzungen sind seither nur noch in Läuelfingen möglich). Nach über einjähriger Bauphase mit Busbetrieb verkehrt heute wieder die Bahn. Mit dem Fahrplankonzept von Bahn 2000, das am 12. Dezember 2004 eingeführt wurde, hat die S9 in Sissach und in Olten sehr gute Anschlüsse an das übergeordnete Bahnangebot erhalten.

Benutzt wird die Bahnlinie hauptsächlich von Reisenden aus dem Homburgertal nach Sissach und weiter nach Basel. Die Verbindung nach Olten ist von untergeordneter Bedeutung.

## 4.2 Entwicklung der Fahrgastzahlen

Wie die nachfolgende Abbildung zeigt, hat sich die Benützung der S9 in den letzten zehn Jahren mässig entwickelt. Seit dem Unterbruch im Jahr 1997 schwankten die Zahlen vorerst um ca. 385'000 Personen pro Jahr, ohne dass ein eindeutiger Trend nach oben oder unten auszumachen ist. Mit dem neuen Fahrplan seit 12. Dezember 2004 hat die S9 in Sissach und in Olten sehr gute Anschlüsse erhalten. Der neue Fahrplan hat bei der S9 zu einer Fahrgaststeigerung von 8 % geführt.

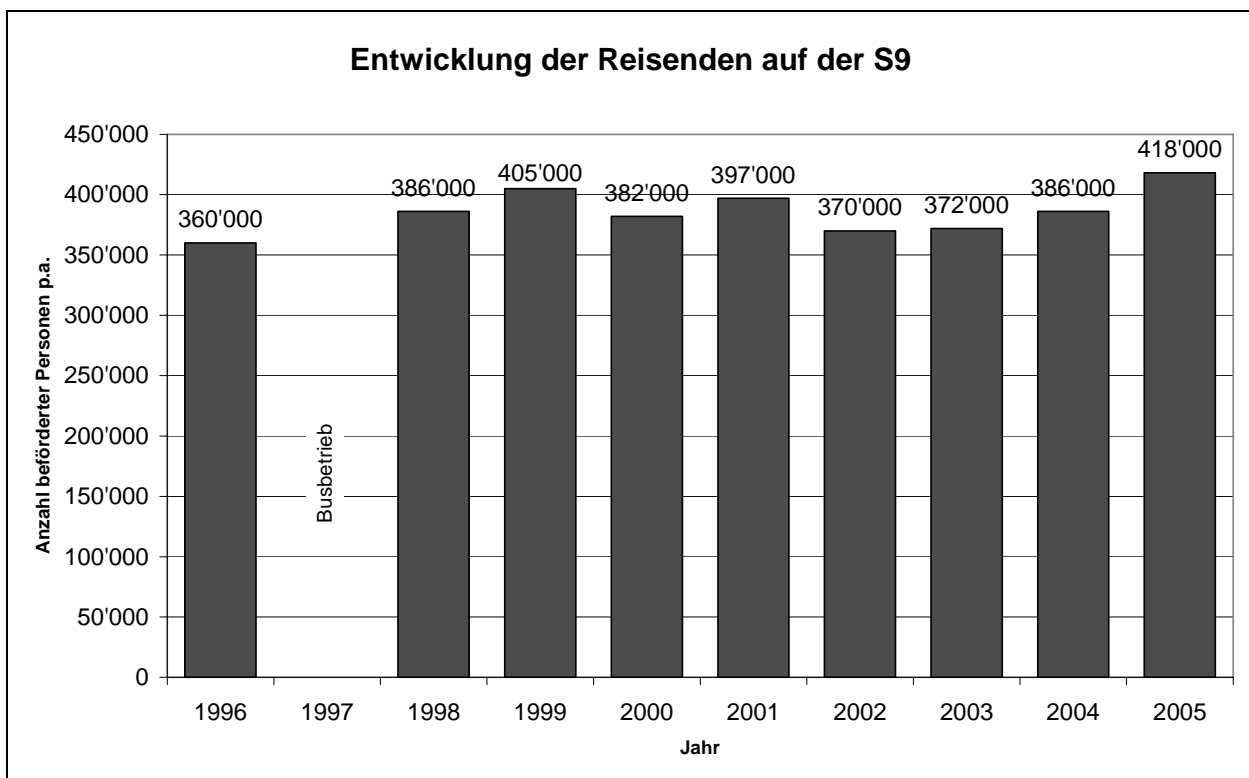


Abbildung 1: Entwicklung der Fahrgastzahlen

Parallel dazu wurde zur Verifizierung der Angaben der SBB 2005 in der ersten Woche Dezember 2005 eine einwöchige Vollerhebung durchgeführt. Aus der Hochrechnung dieser Stichprobe konnte für das Jahr 2005 eine Fahrgastzahl von 413'000 abgeleitet werden, was sich sehr gut mit den SBB-Angaben deckt. Die direkte Vergleichbarkeit dieser beiden Zahlen ist durch die unterschiedliche Erhebungsform und die unterschiedlichen Erhebungszeiträume nicht gegeben, hingegen deutet die grosse Übereinstimmung auf eine hohe Plausibilität der Zahlen hin.

Die positive Fahrgaststeigerung im Jahr 2005 ist zum einen auf die guten Anschlüsse an beiden Linienenden in Sissach und Olten und der dadurch stärkeren Benutzung durch Einwohner des Homburgertals zurückzuführen, andererseits tritt aber auch ein neues Phänomen auf:

Seit dem letzten Fahrplanwechsel sind in Olten die Anschlüsse von den Fernverkehrszügen auf die S3 (Olten - Basel - Porrentruy) und den Schnellzug nach Basel - im Gegensatz zu den schlanken Anschüssen auf die S9 - nicht attraktiv. So macht es zeitlich keinen Unterschied, ob man in Olten die lange Umsteigezeit auf die S3 oder den Schnellzug Richtung Basel abwartet, oder ob man mit der S9 nach Sissach fährt und dort den Anschlusszug Richtung Basel nimmt. Besonders zu Randzeiten und bei misslicher Witterung verlagern sich dadurch Fahrten von der S3 oder dem Schnellzug auf die S9. Diese Fahrten bringen zwar der S9 Frequenzen und Einnahmen, sind für das ÖV-Gesamtsystem aber bedeutungslos. Der Anteil dieser sogenannten 'Zeitvertreibsfahrten' am Total der Reisenden auf der S9 ist nicht bekannt. Aus der einwöchigen Vollerhebung 2005 ergibt sich ein Durchfahrten-Anteil auf der S9 von rund 15 % (160 Reisende). Ein Teil dieser Durchfahrten stellen Zeitvertreibsfahrten dar.

#### **4.3 Akzeptanz des Busbetriebs 1997/1998**

Während der Modernisierung der Bahnanlagen in den Jahren 1997 und 1998 wurde der Bahnbetrieb eingestellt und mit einem Busbetrieb ersetzt. Das ÖV-Angebot im Umfeld der S9 hat sich aber in den letzten Jahren stark verändert. Vor allem die Anschlüsse an das übergeordnete Bahnangebot lassen sich mit der damaligen Situation nicht mehr vergleichen. Erfahrungen des damaligen Betriebs lassen sich nicht ohne weiteres auf die heutige Situation übertragen.

Leider sind die Fahrgastzählungen aus jener Zeit nicht mehr verfügbar. Detaillierte Aussagen über die Akzeptanz des damaligen Angebots sind nicht mehr möglich. Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass die Akzeptanz in Läuelfingen und aus dem Homburgertal Richtung Olten gering war. Zwischen Läuelfingen und Sissach war sie vorhanden.

#### **4.4 Erschliessungswirkung**

Mit Ausnahme von Läuelfingen liegen die Bahnhaltstellen im Homburgertal in Hanglage an den Siedlungsrändern. Die Zugangswege ab den Siedlungszentren zu den Haltestellen sind dementsprechend lang und teilweise sehr steil (siehe Kap 6.7). Die Busse hingegen fahren in der Talsohle auf der Hauptstrasse und verkehren mitten in die Siedlungszentren. Dadurch ist die Erschliessungswirkung der Busse deutlich besser als diejenige der Bahn.

Die beste Erschliessungswirkung wird unbestritten durch eine parallele Bedienung mit Bahn an den Siedlungsrändern und Bus in der Talsohle erreicht. Dadurch konkurrenzieren sich aber die beiden Verkehrsmittel, was explizit nicht im Sinn des kantonalen Angebotsdekrets ist. Betrachtet man die Erschliessungswirkung der beiden Verkehrsmittel gesondert, und legt für Bahn und Bus den gleichen Beurteilungsmassstab der Erschliessung an (Umkreis von 350 m Radius um Haltestelle), so zeigt sich, dass mit der Bahn nur 42 % der Einwohnerinnen und Einwohner der Bahngemeinden erschlossen sind, wohingegen mit dem Bus deren 85 % (siehe Abbildung 2).

Gemäss Angebotsdekret gilt für die S-Bahn ein Einzugsbereich von 600 m. Auf diese Weise würden 84 % der Einwohnerinnen und Einwohner der Bahngemeinden als erschlossen gelten.

Aufgrund der topografischen Verhältnisse im Homburgertal sind aber diese 600 m zu optimistisch, der realistische Einzugsbereich der Bahn-Haltestellen entspricht eher demjenigen der Busse (gemäss Angebotsdekret) von 350 m.

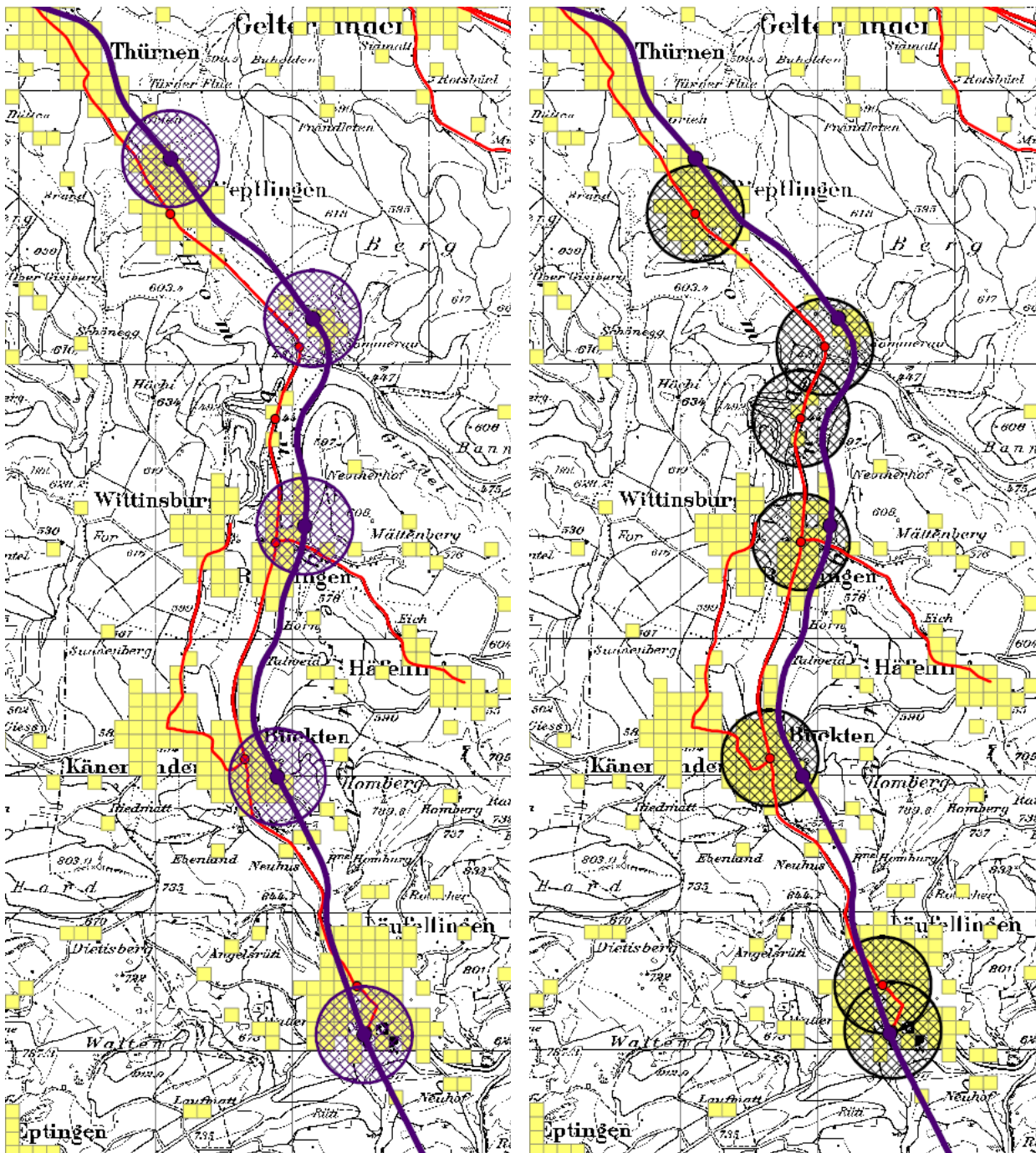


Abbildung 2: Vergleich Erschliessungswirkung Bahn (links) zu Bus (rechts)



## 4.5 Reisezeiten

Die Fahrzeit-Unterschiede zwischen Bus und Bahn betragen zwischen Läuelfingen und Sissach 4 Minuten, zwischen Buckten und Sissach 2 Minuten. Durch die kürzeren und weniger beschwerlichen Anmarschwege zur Haltestelle bleibt jedoch die Reisezeit - trotz der längeren Fahrzeit mit dem Bus - konstant, bzw. wird teilweise sogar verkürzt.

Von Läuelfingen nach Olten ist die Fahrzeit mit dem Bus auf direktem Weg rund 10 Minuten länger als mit der Bahn (also etwa doppelt so lang), bzw. verlängert sich bei einer Stichfahrt nach Wisen noch um weitere 5 Minuten. Da gemäss einer Untersuchung des Kantons Solothurn (Angebotskonzept Olten-Gösgen-Gäu, Phase 2, 2005) die meisten Reisenden aus dem Homburgertal Olten Zentrum zum Ziel haben, vergrössert sich die Reisezeit (Tür-zu-Tür) mit dem Bus mit den Bus-Haltepunkten im Zentrum von Olten gegenüber der Fahrt mit der Bahn (via Bahnhof Olten) nur unwesentlich.

Die Fahrzeit-Wasserscheide für eine Fahrt vom Homburgertal nach Olten (d.h. die Grenze, ab welcher man via Sissach schneller in Olten ist als via Läuelfingen) liegt bei der Bahn-Bedienung zwischen Sissach und Diepflingen, bei einer Bus-Bedienung zwischen Rümlingen und Buckten.

### Bahn-Bedienung

	Fahrzeit nach Sissach	Fahrzeit nach Olten direkt	Fahrzeit nach Olten via Sissach	Fahrzeit- Differenz
	[Min]	[Min]	[Min]	[Min]
Sissach	-	23	14	- 9
Diepflingen	5	20	24	+ 4
Sommerau	7	18	26	+ 8
Rümlingen	10	16	29	+13
Buckten	12	13	31	+18
Läuelfingen	14	10	33	+23

### Bus-Bedienung

	Fahrzeit nach Sissach	Fahrzeit nach Olten direkt	Fahrzeit nach Olten via Wisen	Fahrzeit nach Olten via Sissach	Fahrzeit- Differenz
	[Min]	[Min]	[Min]	[Min]	[Min]
Sissach	-	(38)	43	14	-29
Diepflingen	8	(31)	36	26	-10
Sommerau	9	(30)	35	27	- 8
Rümlingen	11	(28)	33	29	- 4
Buckten	14	25	30	32	+ 2
Läuelfingen	18	20	25	36	+11

Abbildung 3: Reisezeit-Vergleiche Bahn - Bus

Für wenige Wegpendler aus dem Homburgertal (Gemäss Pendlerstatistik rund 30 Personen = 2 % aller Wegpendler des Homburgertals, bzw. 13 % der Wegpendler Richtung Mittelland) ist die Reisezeit hinsichtlich Anschluss in Olten auf die Fernverkehrszüge ausschlaggebend. Hier bietet die heutige S9 gegenüber einer Buslösung das unbestritten bessere Angebot. Es gilt aber hierbei zu beachten, dass das Fernverkehrsangebot in Olten in den nächsten Jahren einige Änderungen erfahren wird, mit den entsprechenden Konsequenzen auf die Anschluss-Situation in Olten.

Da der Bus auf der Strasse verkehrt, kann er von Störeinflüssen wie Stauerscheinungen oder winterlichen Strassenverhältnissen betroffen sein. Das kann in einzelnen Fällen zu Anschluss-Brüchen führen. Der Billetverkauf durch den Chauffeur wird auf allen ländlichen Buslinien im Kanton praktiziert und ist im Allgemeinen kein Problem, weil gerade in den Spitzenzeiten der grösste Teil der Fahrgäste mit Abonnements unterwegs ist.

#### 4.6 Verkehrsströme

Die Pendlerstatistik der Volkszählung 2000 zeigt, dass von den total 2600 Wegpendlern des Homburgertals (MIV und ÖV) 830 im Homburgertal verbleiben und 1770 das Homburgertal verlassen. 1540 Pendler (87 %) verlassen das Tal Richtung Sissach, 230 Pendler (13 %) in Richtung Mittelland. Der Anteil ÖV-Benutzer liegt zwischen 22 % bis 30 % (Mittel: 26 %).

<b>von</b>	<b>nach</b>	<b>Homburgertal</b>	<b>Nordwest- schweiz</b>	<b>Restschweiz</b>
<b>Gemeinden mit Bahnanschluss</b>		480	780	160
<b>Gemeinden ohne Bahnanschluss</b>		350	760	70
<b>Ganzes Homburgertal</b>		830	1540	230

Abbildung 4: Pendlerströme aus dem Homburgertal (MIV und ÖV)

<b>von</b>	<b>nach</b>	<b>Homburgertal</b>	<b>Nordwest- schweiz</b>	<b>Restschweiz</b>
<b>Gemeinden mit Bahnanschluss</b>		15	230	40
<b>Gemeinden ohne Bahnanschluss</b>		10	170	20
<b>Ganzes Homburgertal</b>		25	400	60

Abbildung 5: Pendlerströme aus dem Homburgertal (Nur ÖV)

Werden nur die ÖV-Verkehrsströme betrachtet, zeigt die aktuelle Nachfrage auf der S9 aus der einwöchigen Vollerhebung ein ähnliches Bild: Zwischen Sissach und Diepflingen werden täglich 770 Fahrgäste gezählt (beide Richtungen). Durch den Hauenstein-Scheiteltunnel fahren täglich etwa 350 Fahrgäste. Abzüglich den rund 160 Durchfahrern verlassen 76 % der Bahnbenutzer das Homburgertal in Richtung Sissach und 24 % in Richtung Olten.

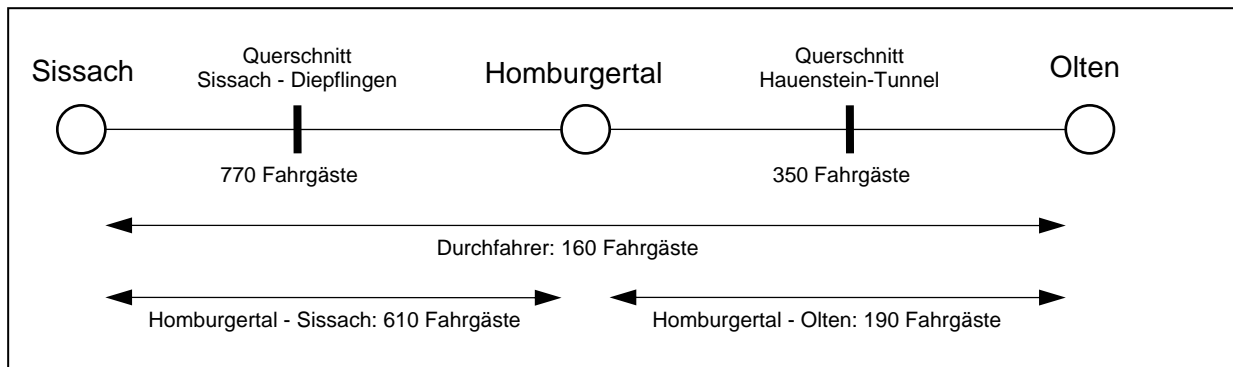


Abbildung 6: Nachfrageströme 2005 auf der S9 Sissach - Olten

Aus der Vollerhebung lassen sich auch weitere Erkenntnisse zum Benutzerverhalten auf der S9 folgern. Die S9 weist in Richtung Sissach an Werktagen eine ausgeprägte Pendler- und Schülerverkehrs-Spitze auf, hingegen ist diese in Richtung Olten nur schwach ausgeprägt. An den Wochenendtagen sind keine eigentlichen Verkehrsspitzen vorhanden. In den Spitzenzeiten weisen Kurse der S9 Richtung Sissach rund 70 Fahrgäste auf, in den Zwischenzeiten liegt die Fahrgastzahl bei etwa 20 Personen. Durch den Hauenstein-Scheiteltunnel werden in Spitzenzeiten rund 25 Passagiere befördert, in den Zwischenzeiten sind es meist weniger als 10 Passagiere.

Weiter zeigt sich, dass die Zahl der Ein- und Aussteigerzahlen in Läuelfingen Richtung Sissach gleich gross ist, wie die Ein- und Aussteigerzahlen aller dazwischenliegenden Haltestellen zusammengezählt. Ein Grossteil der Fahrgäste aus Läuelfingen Richtung Sissach sind Schüler zu den Schulen in Rümlingen und Sissach. In Richtung Olten sind es vor allem Pendler aus Läuelfingen selber, aber es ist auch ein Anteil Einkaufsverkehr festzustellen.

## 4.7 Entwicklungsperspektiven

### Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn

Mittelfristig ist vorgesehen, im Kernnetz der Regio-S-Bahn einen Viertelstundentakt einzurichten. Dieser soll durch Überlagerung von zwei Linien jeweils im Halbstundentakt entstehen. Somit können neben der Attraktivitätssteigerung aufgrund des dichteren Fahrplans gleichzeitig neue, umsteigefreie Verbindungen geschaffen werden. Zum Beispiel könnte mit der Verlängerung der roten Linie S6 aus dem deutschen Wiesental ins Ergolztal eine zusätzliche, umsteigefreie Verbindung zum Badischen Bahnhof Basel und nach Lörrach entstehen.

In den nächsten Jahren wird die vorhandene Infrastruktur den Viertelstundentakt nur zwischen Basel und Liestal ermöglichen. Zwischen Liestal und Gelterkinden reicht die verfügbare Streckenkapazität für die zusätzlichen S-Bahnzüge nicht aus. Für die gewünschte Weiterführung des Viertelstundentakts bis Gelterkinden sind zusätzliche, grosse Infrastrukturen zwischen Liestal und Olten notwendig.

Die S9 wird (sollte sie beibehalten werden) immer eine Zubringerfunktion nach Sissach haben und kaum weiter nach Basel verlängert werden. Der Grund liegt bei der Abzweigung, die in Sissach entstehen würde. Selbst wenn ein 3. Gleis zwischen Liestal und Sissach gebaut würde, würde diese Abzweigung zum kapazitätsbestimmenden Element, weil die notwendig werden Gleiswechsel einerseits den Verkehr in der Gegenrichtung blockieren und dadurch andererseits zusätzliche Abhängigkeiten geschaffen werden. Anschauliches Beispiel dazu ist die Abzweigung zum Adlertunnel in Liestal, wo regelmässig Verspätungen auf die Gegenrichtung übertragen werden. Weil davon auszugehen ist, dass das Homburgertal auch in Zukunft mit einer Zubringerlinie ans S-Bahn Netz angeschlossen bleibt, hat die S9 im Homburgertal keine entscheidende strategische Funktion, auch nicht im Zusammenhang mit dem Ausbau der Regio-S-Bahn zum Viertelstundentakt.

### **Wisenbergertunnel**

Neben dem S-Bahn-Betrieb dient die Hauenstein-Scheitellinie (über Läfelfingen) heute als Ausweichstrecke (Rückfallebene), falls es auf der Hauenstein-Basislinie (über Gelterkinden) zu einer Störung kommt. So wurde zum Beispiel während des Umbaus der Aarebrücke in Olten der Fernverkehr teilweise über die Läfelfingerstrecke umgeleitet. Wird der S-Bahn-Betrieb im Homburgertal eingestellt, wird die SBB die Strecke betriebsfähig erhalten, damit im Störfall weiterhin eine Verbindung zwischen der Nordwestschweiz und dem Mittelland möglich ist.

Wenn der Wisenbergertunnel dereinst gebaut und in Betrieb ist, stehen zwei leistungsfähige, doppelspurige Juraquerungen zur Verfügung, die in Störfällen gegenseitig die Funktion der Rückfallebene wahrnehmen können. Die Hauenstein-Scheitellinie verliert dann ihre Bedeutung im nationalen Bahnnetz. Die neuen Kapazitäten werden ermöglichen, dass die S-Bahn zwischen Basel und Gelterkinden im Viertelstundentakt fahren können.

Der Wisenbergertunnel sollte in die 2. Etappe von Bahn 2000 aufgenommen werden. Weil aber die Finanzmittel aus dem FinöV-Fond immer knapper wurden hat der Bund den Planungsprozess abgebrochen und entschieden, eine Gesamtschau über die wichtigsten Vorhaben aller FinöV-Projekten (NEAT, Bahn 2000, HGV) zu machen. Die Gesamtschau wird in den Jahren 2007/2008 erwartet. Ob in der "Zukünftigen Entwicklung der Bahnprojekte" (ZEB) genannten Gesamtschau Platz für den Wisenbergertunnel ist, ist unsicher.

Im Entscheidungsprozess, ob der Wisenbergertunnel in den nächsten 20 Jahren gebaut wird, hat der S-Bahnbetrieb zwischen Sissach, Läfelfingen und Olten aber keine grosse Bedeutung. Den Verantwortlichen bei der SBB und beim Bundesamt für Verkehr ist der tiefe Kostendeckungsgrad der S9 bekannt. Ebenso, dass die Strecke aufgrund ihrer topografischen Gegebenheiten, der Leistungsfähigkeit (Kapazität) und der Geschwindigkeit keine Alternative zum Wisenbergertunnel sein kann.

Wenn die S9 eingestellt und der Wisenbergertunnel in Betrieb ist, ist die Bahninfrastruktur im Homburgertal nicht mehr notwendig. Es ist anzunehmen, dass sie zurückgebaut wird und das Trasse anderweitig verwendet werden kann.

## 5 Die gewählte Lösung

### 5.1 Optimiertes Buskonzept

Als erstes stellt sich die Wahl zwischen Bahn oder Bus. Die Bedienung des Homburgertals mit Bus ist in mehreren Varianten möglich. Grundsätzlich erbringen die Busvarianten jährliche Einsparungen von je nach Variante CHF 810'000 bis CHF 935'000 und erreichen durch die Lage der Haltestellen an der Kantonsstrasse eine Verbesserung der Erschliessungswirkung. Demgegenüber bietet die Bahn-Lösung kürzere Fahrzeiten nach Sissach und Olten, gute Anschlüsse in Sissach und Olten und einen hohen Fahrkomfort.

Die finanziellen und erschliessungsmässigen Vorteile der Busvarianten überwiegen deutlich deren Nachteile. Durch die Konzeption eines Fahrplans mit Beibehaltung der Anschlüsse in Sissach kann für die Mehrzahl der ÖV-Benutzer ein mindestens gleichbleibendes Angebot in Richtung Sissach und Basel geboten werden. Zudem werden Gelenkbusse der neusten Generation mit Partikelfilter und hohem Fahrkomfort eingesetzt. Hingegen müssen Reisende aus dem Homburgertal in Richtung Olten längere Fahrzeiten und je nach Busvariante schlechtere Anschlüsse in Olten in Kauf nehmen.

Aus diesen Gründen wird eine Busvariante als Bedienungsform im Homburgertal vorgeschlagen. Die Buslinie wird in der Folge Linie 110 genannt.

Die Bedienung des Homburgertals mit Bus kann entweder als direkter 1:1-Ersatz der bestehenden S9 zwischen Sissach und Olten mit Belassen der bestehenden Busangebote im Homburgertal (Linie 108 Wittinsburg - Buckten - Sissach) und auf der solothurnischen Hauenstein-Seite (Linie 6 Olten - Hauenstein - Wisen) oder als Kombination mit diesen Busangeboten erfolgen.

Während die Variante 1:1-Ersatz die Vorteile beim klaren Angebot mit Anschlüssen in Sissach wie bisher mit der S9 und einem grossen Sparpotenzial gegenüber dem heutigen Bahn-Angebot liegen, sind bei der kombinierten Lösung zwischen Buckten und Sissach und zwischen Hauenstein und Olten durch Linienüberlagerungen Angebotsverbesserungen in Form von Taktverdichtungen möglich, jedoch auf Kosten eines geschmälernten Sparpotenzials.

Die Wahl zwischen den beiden Varianten erfolgt durch ein Abwägen der beiden Kriterien Kosten und ÖV-Potenzial. Während die Variante 1:1-Ersatz hinsichtlich Kosten besser abschneidet, spricht die aus der Angebotsverbesserung zu erwartende Erhöhung des ÖV-Potenzials für die kombinierte Variante.

Zusätzlich zu diesen Kriterien sind bei der Variantenwahl die Randbedingungen des Kantons Solothurn angemessen zu berücksichtigen. Von Seiten des Kantons Solothurn wurden an eine künftige Bedienung der Verbindung Sissach - Olten folgende Bedingungen gestellt:

- In den Zwischenzeiten maximal Stundentakt zwischen Hauenstein und Olten
- Beibehaltung des heutigen Angebots zwischen Wisen und Olten
- Kostenneutralität oder Einsparung gegenüber heute

Unter Berücksichtigung aller Aspekte wird als Lösung die kombinierte Variante vorgeschlagen. Diese Variante bietet für das Homburgertal ein hochstehendes ÖV-Angebot bei gleichzeitigem

Sparpotenzial von jährlich CHF 820'000. Zudem wird vom Kanton Solothurn unter den Bus-Varianten die kombinierte Variante favorisiert.

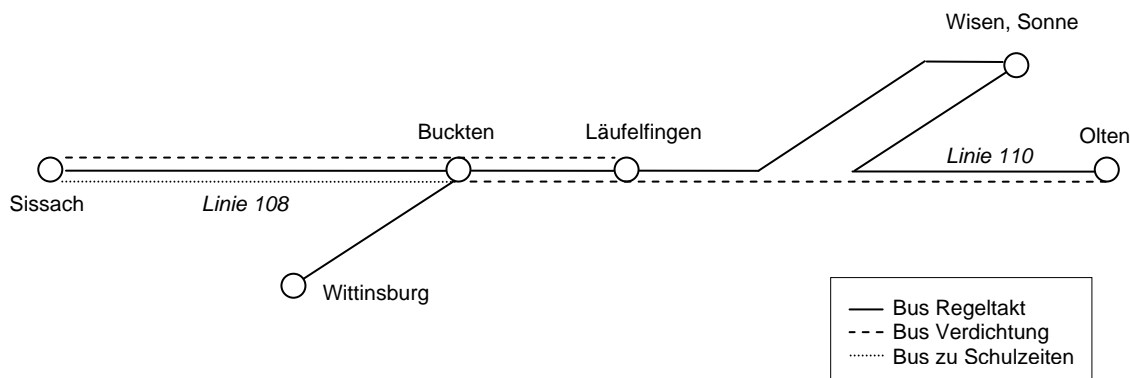


Abbildung 7: Linienkonzept Variante Optimiertes Buskonzept

## Angebot

Das Rückgrat der Variante Optimiertes Buskonzept bildet die durchgehende Linie 110 Sissach - Olten. Als Optimierung werden die bestehenden Linien 108 Wittinsburg – Buckten – Sissach und Linie 6 Wisen – Hauenstein – Olten komplett mit der Linie 110 verschmolzen. Die Linie 108 wird - mit Ausnahme der 6 Schülerkurse nach Sissach - auf die Strecke Wittinsburg – Buckten reduziert, mit schlankem perrongleichem Umstieg in Buckten auf die Linie 110. Dadurch kann das Überangebot zwischen Buckten und Sissach (3 Kurse pro Stunde) umgangen und zusätzlich Kosten gespart werden. Die Linie 6 geht vollständig in die Linie 110 über, indem mit jedem Kurs Wisen als Stichlinie ab der Kantonsstrasse angefahren wird (Fahrzeit-Verlängerung: 5 Minuten).

Zur Kapazitäts- und Attraktivitäts-Steigerung wird das Angebot zwischen Läuelfingen und Sissach in den Spitzenzeiten morgens und abends verdichtet. Zusätzlich werden in den Spitzenstunden Schnellkurse von Buckten via Hauenstein direkt nach Olten geführt, ohne Stichfahrt über Wisen. Eine Netzgrafik des Angebots ist im Anhang 11.3 ersichtlich.

Mit diesem Angebot können alle massgebenden Verkehrsströme im Homburgertal mit direkten und schnellen Buslinien abgedeckt und die bisherigen Anschlüsse in Sissach und Olten aufrechterhalten werden. Neu erhalten auf Solothurner Seite die Gemeinden Hauenstein-Iffenthal und Wisen einen regulären Stundentakt und eine direkte Anbindung an Sissach / Basel bei gleichzeitiger Beibehaltung der Anschlüsse in Richtung Olten. Hingegen kann aus Fahrplangründen nur die Haltestelle "Wisen, Sonne" angefahren werden.

## Infrastruktur

Als Ersatz für die Bahnhaltestelle "Sommerau" wird an der Kantonsstrasse in der Nähe der Abzweigung nach Rünenberg eine neue Bushaltestelle eingerichtet. Mit dieser Haltestelle wird primär den Bedürfnissen des Schulheims Sommerau Rechnung getragen. Bei der Erarbeitung der Lösung sind denn auch Inputs des Schulheims direkt eingeflossen. Durch das Tiefbauamt wurden drei mögliche Varianten erarbeitet, und hinsichtlich Verkehrs- und Personensicherheit von den zuständigen Fachbereichen der BUD und der JPMD beurteilt.

Als Bestvariante ergab sich die seitliche Anordnung einer separaten Bus-Halteplattform. Mit dieser Lösung kann unter Beibehaltung der heutigen Verkehrs-Sicherheit zugleich die höchste Sicherheit für die Benutzer gewährleistet werden.

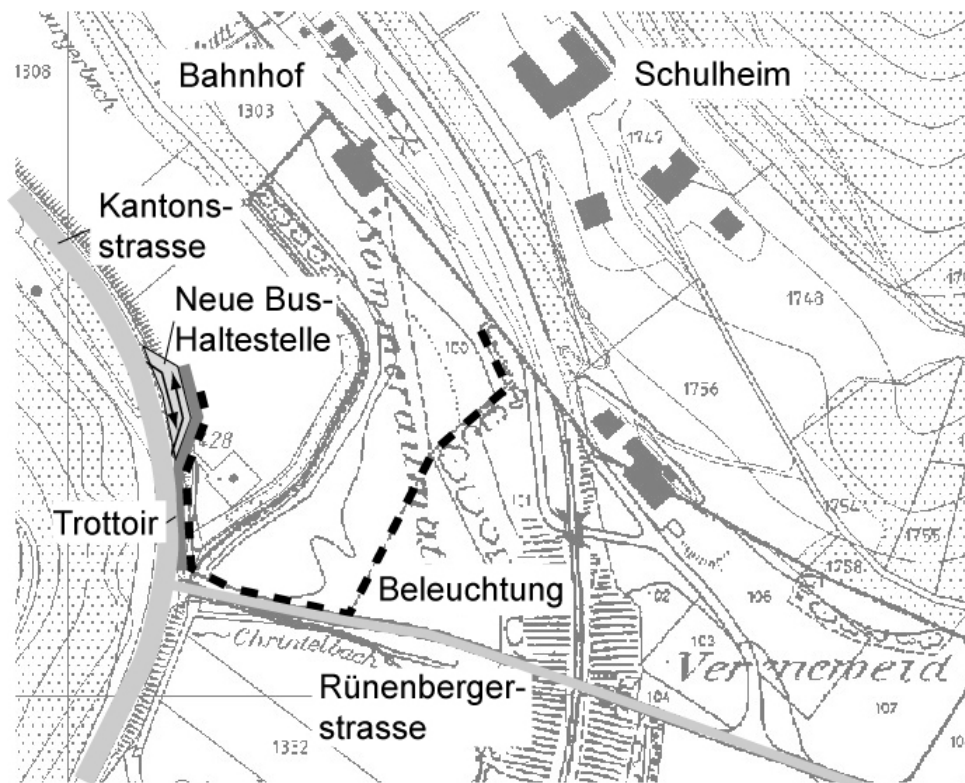


Abbildung 8: Situation neue Bushaltestelle Sommerau

Die Kosten zur Erstellung dieses Bus-Halteplatzes wurden durch das Tiefbauamt grob geschätzt und belaufen sich auf CHF 430'000. Die Kosten sind vom Kanton zu übernehmen.

Tiefbauarbeiten Haltestelle + Trottoir	250'000 Fr
Beleuchtung	120'000 Fr
Landerwerb, Bauleitung, Projektierung	60'000 Fr
<b>Total</b>	<b>430'000 Fr</b>

Zusätzlich ist in Buckten für die Umsteigenden der Linie 108 aus Wittinsburg und Känerkinden die Haltestelle Buckten mit zwei Bus-Wartehäuschen auszurüsten. Kosten: rund CHF 70'000.

2 Bus-Wartehäuschen Typ BLT	2 x 30'000 Fr	60'000 Fr
Landerwerb, Fundation, Bauleitung		10'000 Fr
<b>Total</b>		<b>70'000 Fr</b>

Zudem ist auf Solothurner Seite in Wisen bei der Haltestelle Sonne ein neuer Wendepplatz zu erstellen. Diese Infrastruktur-Kosten sind vom Kanton Solothurn zu tragen.

Die restlichen bestehenden Haltestellen müssen aus verkehrstechnischer Sicht nicht angepasst werden (keine neuen Bus-Buchten).

<b>Angebot</b>		<b>2006 (Bahn + Bus)</b>		<b>2007 (Bus)</b>
		<i>Bahn</i>	<i>Bus</i>	<i>Bus</i>
Anzahl Kurspaare	Mo-Fr	18	15	33
	Sa	18	9	19
	So	18	0	19
<b>Abgeltung, Anteil BL p.a.</b>				<b>CHF 720'000</b>
<b>Minderabgeltung, Anteil BL p.a.</b>				<b>CHF 820'000</b>
<b>Infrastrukturkosten (Initialkosten)</b>				<b>CHF 500'000</b>

## 5.2 Weiterverwendung der Bahnstrecke

Als Ausweichroute bei Störfällen auf der Hauenstein-Basisstrecke wird die Bahnstrecke durchs Homburgertal von der SBB in betriebsfähigem Zustand erhalten. Es ist damit zu rechnen, dass täglich einzelne Züge über diese Route verkehren werden. Für Güterzüge ist die Strecke aufgrund der Steigungen grundsätzlich wenig geeignet. Leichte, kurze Güterzüge könnten aber durchs Homburgertal verkehren. Die Züge müssen in Olten und in Sissach ins Fahrplangefüge eingepasst werden können. Es ist nicht auszuschliessen, dass einzelne dieser Züge mehr Lärm verursachen als die S9. Verbindliche Aussagen über zu erwartende Frequenzen sind von der SBB zur Zeit nicht erhältlich.

Da die Strecke in Betrieb bleibt, wird die SBB die Haltestellen aus Sicherheitsgründen (teilweise) Rückbauen müssen, ähnlich wie dies beim Bahnhof Liesberg gemacht wurde. Sobald die Haltestellen Rückgebaut sind, werden die Initialkosten für eine allfällige Wiederinbetriebnahme des S-Bahn-Betriebs so hoch, dass sie als sehr unwahrscheinlich erscheint. In diesem Sinn hat die Einstellung der S9 definitiven Charakter.

## 6 Alternativen

Als Alternative zur gewählten Busvariante werden neben weiteren Buskonzepten auch weiterführende Bahnkonzepte vorgestellt.

### 6.1 Variante 1:1-Ersatz

Das Angebot der Variante 1:1-Ersatz entspricht demjenigen der bestehenden S9. Die Abfahrts- und Ankunftszeiten bleiben gegenüber 2005 in Sissach gleich und ändern im Homburgertal aufgrund der leicht längeren Fahrzeit nur um wenige Minuten. In Olten ist die Einbindung in den Knoten zur halben Stunde nicht mehr möglich. Mit der Ankunft um Viertel vor der vollen Stunde und der Abfahrt um Viertel nach der vollen Stunde entsteht für Umsteigende von den Fernver-



kehrszügen eine Wartezeit von ca. 15 Minuten. Mit der Variante 1:1-Ersatz sind gegenüber der gewählten Lösung Mehr-Einsparungen von CHF 115'000 möglich.

Die in der Vollerhebung erhobene Zahl von max. 70 Passagieren zwischen Läuelfingen und Sissach ist mit einem Gelenkbus bewältigbar. Mögliche Kapazitätsengpässe am Morgen durch die Überlagerung von Pendler- und Schülerverkehr im Homburgertal können durch den Einsatz von Beiwagen aufgefangen werden.

Durch die Beibehaltung der Linien 108 Richtung Sissach und Linie 6 Richtung Olten ist die Beförderung der Schüler zu den Schulen in Sissach, Rümelingen und Olten wie im bisherigen Fahrplan garantiert. Den Schülern aus Läuelfingen wird mit der Variante 1:1-Ersatz eine gegenüber heute gleich bleibende Schulverbindung geboten.

Gegenüber der gewählten Lösung ist durch die Beibehaltung der Linie 108 in Buckten kein Bus-Wartehäuschen notwendig, und in Wisen ist kein Wendepplatz zu errichten. Hingegen sind wie bei der gewählten Lösung Infrastrukturaufwendungen für die neue Bushaltestelle Sommerau notwendig.

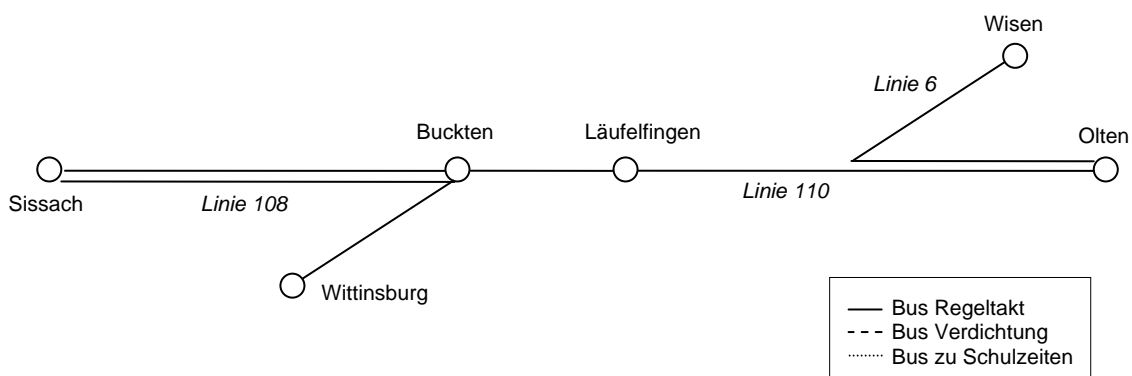


Abbildung 9: Linienkonzept Variante 1:1-Ersatz

Angebot		2006 (Bahn)	2007 (Bus)
Anzahl Kurspaare	Mo-Fr	18	18
	Sa	18	18
	So	18	18
<b>Abgeltung, Anteil BL p.a.</b>			<b>CHF 605'000</b>
<b>Minderabgeltung, Anteil BL p.a.</b>			<b>CHF 935'000</b>
<b>Infrastrukturkosten (Initialkosten)</b>			<b>CHF 430'000</b>

## 6.2 Variante 1:1-Ersatz erweitert

Als Erweiterung des 1:1-Ersatzes kann wie bei der gewählten Lösung das Angebot zwischen Läuelfingen und Sissach in den Spitzenstunden morgens und abends verdichtet und dadurch in diesen Zeiten zusätzlich in Sissach ein Anschluss auf den IR nach Basel geschaffen werden.

Zudem wird wie in der gewählten Lösung die Linie 108 mit Ausnahme der Schülerkurse auf die Strecke Wittinsburg - Buckten reduziert. In Richtung Olten bleibt das Busangebot der Variante 1:1-Ersatz bestehen sowie die Linie 6 von Wisen nach Olten. Gegenüber der gewählten Lösung sind mit dieser Variante geringe Mehr-Einsparungen von CHF 10'000 möglich. Diese Variante wird aber aufgrund der Doppelbedienung der Strecke Hauenstein - Olten vom Kanton Solothurn abgelehnt.

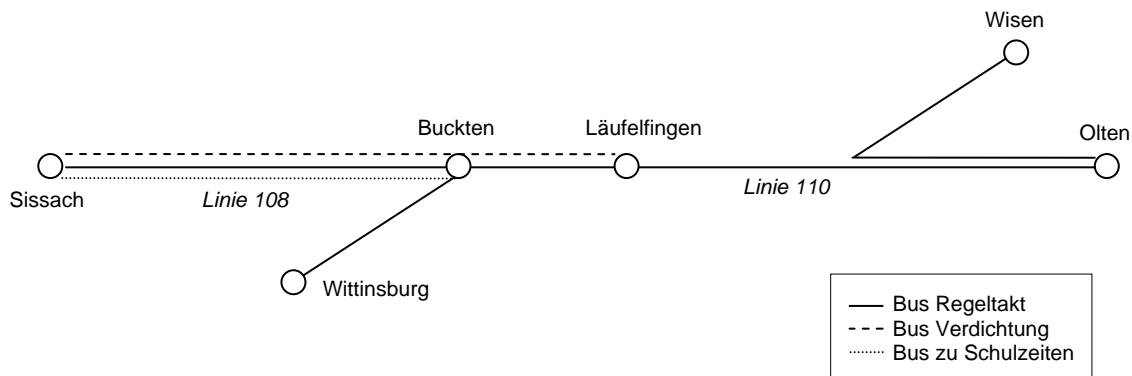


Abbildung 10: Linienkonzept Variante 1:1-Ersatz erweitert

Zusätzlich zu den Infrastrukturaufwendungen für die neue Bushaltestelle Sommerau ist auch bei dieser Variante in Buckten für die Umsteigenden aus Wittinsburg und Känerkinden die Haltestelle Buckten mit zwei Bus-Wartehäuschen auszurüsten.

Angebot		2006 (Bahn + Bus)		2007 (Bus)
		<i>Bahn</i>	<i>Bus</i>	<i>Bus</i>
Anzahl Kurspaare	Mo-Fr	18	15	33
	Sa	18	9	19
	So	18	0	19
<b>Abgeltung, Anteil BL p.a.</b>				<b>CHF 710'000</b>
<b>Minderabgeltung, Anteil BL p.a.</b>				<b>CHF 830'000</b>
<b>Infrastrukturkosten (Initialkosten)</b>				<b>CHF 500'000</b>

### 6.3 Bus Sissach - Läfelfingen und Bahn Läfelfingen - Olten

Es ist unbestritten, dass die Bahn zwischen Läfelfingen und Olten, dank der um 10 Minuten kürzeren Beförderungszeit, Vorteile gegenüber dem Bus hat. Es liegt nun nahe, die Bahn dort einzusetzen, wo sie eindeutige Vorteile hat und auf der übrigen Strecke den günstigeren Bus zu verwenden. Das heisst: Bahnbedienung zwischen Läfelfingen und Olten kombiniert mit einer Busverbindung zwischen Läfelfingen und Sissach.

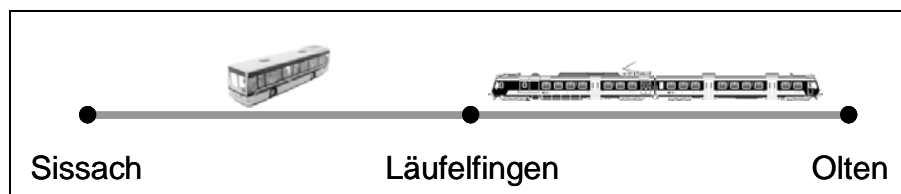


Abbildung 11: Bus Sissach - Läuelfingen und Bahn Läuelfingen - Olten

Mit der Einkürzung der S-Bahnlinie auf die Strecke Läuelfingen - Olten könnten ca. CHF 310'000 eingespart werden. Die vergleichsweise geringe Ersparnis liegt im ineffizienten Fahrzeugumlauf und Lokführereinsatz begründet, die lange Stillstandszeiten haben. Die kurze Strecke lässt sich kaum in einen Fahrzeugumlauf einer anderen S-Bahnlinie in Olten integrieren, weil in Olten keine andere Linie genügend Wendezeit zur Verfügung hat. Es könnten dann für Läuelfingen ohnehin nur so schlechte Anschlüsse in Olten hergestellt werden, dass der Zeitverlust der Busse über die Passstrasse wieder kompensiert würde und der grosse Vorteil der Bahn verloren wäre.

Die Busse würden zwischen Sissach und Läuelfingen im Stundentakt verkehren. Die Abgeltung für diese Leistungen beträgt ca. CHF 440'000. Wie bei der vorgeschlagenen Busvariante müssen die Haltestelleninfrastrukturen für ca. CHF 430'000 ausgebaut werden.

Diese Alternative wird insgesamt deutlich teurer als der bisherige Bahnbetrieb und wird nicht zur Umsetzung empfohlen.

Angebot		2006 (Bahn)	2007 (Bahn/Bus)
Anzahl Kurspaare	Mo-Fr	18	18
	Sa	18	18
	So	18	18
<b>Abgeltung, Anteil BL p.a.</b>			<b>CHF 1'670'000</b>
<b>Mehrabgeltung, Anteil BL p.a.</b>			<b>CHF 130'000</b>
<b>Infrastrukturkosten (Initialkosten)</b>			<b>CHF 430'000</b>

#### 6.4 Reduzierter Bahnbetrieb

Um eine finanzielle Einsparung zu erwirken, kann alternativ das Bahnangebot reduziert werden. Bei einer Kürzung des Bahnangebots auf täglich 15 Kurspaare (Leistungsreduktion um 16 %) sind Einsparungen für den Kanton Basel-Landschaft von ca. CHF 185'000 möglich. Allerdings ist dann die letzte Fahrtmöglichkeit am Abend um ca. 20 Uhr.

Angebot		2006	2007
Anzahl Kurspaare	Mo-Fr	18	15
	Sa	18	15
	So	18	15
<b>Abgeltung, Anteil BL p.a.</b>			<b>CHF 1'355'000</b>
<b>Minderabgeltung, Anteil BL p.a.</b>			<b>CHF 185'000</b>
<b>Infrastrukturkosten (Initialkosten)</b>			<b>CHF 0</b>

## 6.5 Reduzierter Bahnbetrieb mit Ergänzungsbussen

Von den Gemeinden wurde eingebracht, dass sie sich einen Busbetrieb als Ersatz für die Bahn am Abend und am Wochenende vorstellen könnten. Damit mit den Bussen keine ineffizienten Fahrzeugumläufe entstehen, muss die Umstellung am Abend bereits ab 19 Uhr erfolgen. Den höheren Einsparungen beim Bahnbetrieb stehen bei dieser Untervariante die Kosten für den Busbetrieb gegenüber. Unter dem Strich ist diese kombinierte Variante für den Kanton Basel-Landschaft leicht teurer als der bisherige Bahnbetrieb. Da gegenüber dem reinen Bahnbetrieb keine Einsparungen möglich sind, wird diese Variante nicht zur Umsetzung empfohlen

Angebot		2006 (Bahn)	2007 (Bahn)	2007 (Bus)
Anzahl Kurspaare	Mo-Fr	18	14	4
	Sa	18	0	18
	So	18	0	18
<b>Abgeltung, Anteil BL p.a.</b>			<b>CHF 1'570'000</b>	
<b>Mehrabgeltung, Anteil BL p.a.</b>			<b>CHF 30'000</b>	
<b>Infrastrukturkosten (Initialkosten)</b>			<b>CHF 70'000</b>	

## 6.6 Projekt "Regio-S-Bahn Basel 2005"

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>3</sup>.

Das Konzept "Regio-S-Bahn Basel 2005" sieht den Einsatz eines modernen Fahrzeugs vom Typ GTW 2/6 der THURBO AG (produziert von der Stadler Rail AG Bussnang) vor. 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. Mittelfristig können mit dem neuen Fahrzeug die Kosten leicht gesenkt werden.

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 Läufeifingen muss zusätzlich ein neues Aussenperron gebaut werden. Die Investitionskosten belaufen sich auf CHF 4'148'000 (BL + SO + SBB). Der Anteil des Kantons Basel-Landschaft beträgt inkl. 10 % Reserve CHF 1'748'000. Mit dem neuen Fahrzeug und der angepassten Haltestelleninfrastruktur wird der Regio-S-Bahn-Standard auch bei der S9 eingeführt (Behindertengerechtigkeit, Sicherheit, Komfort).

<sup>3</sup> Beschluss 1.b) "Der Entscheid über die Weiterführung des Betriebs und des Infrastrukturausbaus beim "Läufelfingerli" wird im Zusammenhang mit dem Entscheid über die Vorlage zum 5. Generellen Leistungsauftrag für den öffentlichen Verkehr gefällt."



Abbildung 12: Ein GTW 2/6 wurde von der SBB für die S9 bestellt.

Angebot	wie bisher
Minderabgeltung p.a	----
Infrastruktur, Anteil BL <sup>4</sup>	CHF 1'748'000
Investitionsfolgekosten, Anteil BL p.a.	CHF 15'000

Für die Gemeinden des Homburgertals ist dies klar die Bestvariante. Sie weisen darauf hin, dass bei den Infrastrukturen noch Kosten dämpfende Optimierungen möglich sind.

Im Zusammenhang mit der Aufwertung der S9 wird oft ein Bahnhof in Thürnen als Entwicklungschance erwähnt. Die Gemeinde Thürnen lehnt jedoch einen Bahnhof kategorisch ab.

## 6.7 Aufhebung von Parallelfahrten von Bahn und Bus

In der Vernehmlassung zum 5. GLA wurden verschiedene Vorschläge gemacht, wie die Buslinie 108 neu zu konzipieren ist, damit sie im Homburgertal nicht mehr parallel zur Bahn verkehrt. Diese Vorschläge beruhen einerseits darauf, die Rolle der Bahn zu stärken, andererseits die Funktion des Busses auf das unbedingt notwendige zu beschränken. Die Linie 108 Sissach - Wittinsburg soll deshalb konsequent an die Bahn angebunden werden. Das heisst insbesondere:

- Thürnen soll neu ebenfalls mit der Bahn erschlossen werden, mit 1 oder 2 neuen Haltestellen.
- Die ausserhalb des Tals gelegenen Gemeinden Känerkinden und Wittinsburg werden über eine (möglichst kurze) Buszubringerlinie an die Bahn erschlossen. Diese Linie dient auch den Schulbedürfnissen zur Kreisschule Rümelingen.  
Alternativ bzw. ergänzend könnten diese beiden Gemeinden auch mit einer Buslinie via Diegten nach Sissach verbunden werden.

<sup>4</sup> Gemäss Landratsvorlage 2004/238 vom 21. September 2004: "Beitrag des Kantons Basel-Landschaft an den Ausbau der Regio-S-Bahn Basel 2005".

Diese Vorschläge werfen folgende Fragen auf:

- Wo ist eine Anbindung einer Buslinie an die Bahn überhaupt möglich?
- In welchem Ausmass braucht es nach wie vor ergänzende Busangebote im Homburgertal, um die Schulbedürfnisse zur Oberstufe in Sissach abzudecken?

### **Anbindung von Zubringerlinien an die Bahn**

Die Anbindung von Zubringerlinien an die Bahn ist kaum möglich. Die Abklärungen der Zufahrtsmöglichkeiten zu den einzelnen Bahnhöfen hat folgendes ergeben:

Buckten:

Die Zufahrt zum Bahnhof ist schmal und vor allem sehr steil. An der Haltestelle besteht keine Möglichkeit zum Wenden.

Rümlingen:

Die Zufahrt zum Bahnhof ist selbst für einen PW kaum möglich (schmal, sehr steil), geschweige denn für einen Bus.

Sommerau:

Das Zufahrtssträsschen ist ebenfalls schmal, von den Gefällsverhältnissen her aber grundsätzlich befahrbar. Der derzeitige Vorplatz beim Bahnhof erlaubt allerdings kein regelkonformes Wenden eines Busses. Es kommt hinzu, dass die Zubringerstrecke vergleichsweise lang ist. Mit der komplizierten Zufahrt zum Bahnhof geht ein entsprechender Zeitverlust für alle durchfahrenden Fahrgäste einher.

Ein Bus-Zubringer an die Bahn kann nicht befriedigend angeschlossen werden und macht aus verkehrsplanerischer Sicht (Transportkette) somit wenig Sinn.

### **Verlegung der Buslinie 108 ins Eptingertal**

Es wurde vorgeschlagen, die Linie Sissach - Wittinsburg nicht mehr im Homburgertal via Buckten, sondern neu via Diegten zu führen. Damit könnte nicht nur der heutige "Parallelverkehr" mit der Bahn vermieden, sondern im Eptingertal zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden. Allerdings müssen drei Sachverhalte beachtet werden:

- Von den Gemeinden Wittinsburg und Känerkinden bestehen auch Nachfragebedürfnisse zur Schule in Rümlingen, die nach wie vor mit dem Bus zu gewährleisten sind.
- Auch im Homburgertal braucht es ergänzende Busangebote zur Schule in Sissach, wobei zu gewissen Zeiten sogar zwei Busse notwendig sind.
- Der Gesamtaufwand für den Bus reduziert sich somit nicht, im Gegenteil.

Eine Verlegung der Buslinie Sissach - Wittinsburg schafft somit neue Probleme und verteuert sogar das Gesamtangebot. Die Idee wird nicht weiterverfolgt.

## 6.8 Führung der S3 über Läfelfingen

Anstelle der S9 als eigene S-Bahnlinie, könnte stündlich ein Zug der S3 (Olten-Basel-Laufen-Porrentruy) anstatt über Gelterkinden über Läfelfingen verkehren. Dadurch würde eine Umsteigefreie Verbindung vom Homburgertal nach Basel entstehen.

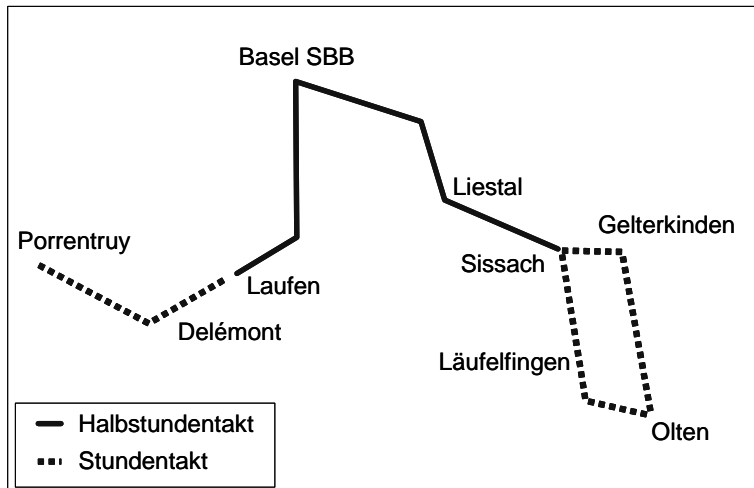


Abbildung 13: Verlauf der geänderten S-Bahnlinie S3

Es scheint, dass mit der Fahrt der S3 durchs Homburgertal eine Zugskomposition eingespart werden könnte. Bei näherer Betrachtung muss aber festgestellt werden, dass das Gegenteil der Fall ist. Während für den Betrieb der S3 auf dem Abschnitt Basel - Olten heute 3 Züge notwendig sind, braucht es mit einer Fahrt über Läfelfingen wegen der längeren Fahrzeit 4. Der Zug für die S9 kann somit nicht eingespart werden, er wird durch einen zusätzlichen Zug der S3 ersetzt. Der "Flirt" auf der S3 ist nicht nur viel grösser und teurer als das Fahrzeug der S9, er verkehrt - zumindest in den Spitzenzeiten - als Doppelkomposition (zwei Flirts zusammengestellt). Dadurch wird im S-Bahn-System zwar ein kleines Fahrzeug eingespart, es wird aber durch zwei grössere Fahrzeuge ersetzt, die zusätzlich ineffizient eingesetzt werden.

Abschnitt Basel-Olten	Heutiges Angebot	S3 über Läfelfingen
Anzahl Züge S3	3	4
Anzahl Züge S9	1	0
<b>Anzahl Züge total</b>	<b>4</b>	<b>4</b>
Anzahl Fahrzeuge S3 (Flirt)	6	8
Anzahl Fahrzeuge S9 (NPZ oder GTW)	1	0
<b>Anzahl Fahrzeuge Total</b>	<b>7</b>	<b>8</b>

Der Vorschlag hat auch auf der Angebotsseite Nachteile. Die Reisezeit nach Olten wird um ca. 10 Minuten verlängert. Dadurch entstehen zwar in Olten bessere Anschlüsse, die Reisezeit wird aber nicht verkürzt. Zudem verliert der Raum Gelterkinden den Halbstundentakt der S-Bahn. Je nachdem, ob die S3 zur vollen oder zur halben Stunde durchs Homburgertal geführt wird, entstehen im Raum Gelterkinden unterschiedliche Nachteile.

Wird die S-Bahn zur halben Stunde durchs Homburgertal geführt, gibt es in Gelterkinden nur noch einmal stündlich Bahnverbindungen Richtung Basel und Olten. Die S-Bahn und der Inter-Regio (Schnellzug) verkehren kurz hintereinander. Dieses Angebot ist für das regionale Zentrum Gelterkinden ungenügend.

Wird die S-Bahn zur vollen Stunde durchs Homburgertal geführt, bleibt der Halbstundentakt in Gelterkinden bestehen (S3 zur halben Stunde und IR Basel - Zofingen zur vollen Stunde). Es entstehen aber gewichtige Nachteile beim zubringenden Busnetz. Die meisten zubringenden Buslinien verkehren im Stundentakt. Diese Buslinien bieten heute gute Anschlüsse auf die Schnellzüge und die S-Bahn zur vollen Stunde an. Sollte die S-Bahn zur vollen Stunde entfernt werden, können nur noch Anschlüsse an den Schnellzug angeboten werden. Die Umgebung von Gelterkinden würde von der S-Bahn abgeschnitten. Alternativ wäre eine neue Ausrichtung der Zubringerbusse auf die S-Bahn denkbar, aber dann würden die Anschlüsse an den Schnellzug verloren gehen.

Als Untervariante könnte ein so genanntes Flügelkonzept ins Auge gefasst werden: Ein Zug pro Stunde wird in Sissach getrennt. Ein Teil verkehrt über Gelterkinden, der andere über Läfelfingen nach Olten. So würde in Gelterkinden kein Angebotsabbau entstehen. Die längere Fahrt über Läfelfingen bewirkt aber, dass der Läfelfinger Zug zu spät in Olten eintrifft und für die nächste Fahrt in der Gegenrichtung nicht zur Verfügung steht. Das bedeutet, dass gegenüber dem heutigen Betrieb kein Fahrzeug eingespart werden kann. Der Vereinigungsprozess in Sissach auf der Fahrt nach Basel dauert mehrere Minuten und ist nicht attraktiv.

Zusätzlich entstehen in jedem Fall die folgenden technischen Probleme:

- Die Perronanlagen im Homburgertal sind für den "Flirt" viel zu kurz und zu tief.
- Die Abzweigung in Sissach belastet die ohnehin schon knappe Streckenkapazität im Ergolztal.
- Die Gleisanlagen in Sissach sind für regelmässige Abzweigungen ungeeignet.
- Die Züge der S3 müssten sich auf der Einspurstrecke im Homburgertal kreuzen können. Eine Verschiebung der Kreuzung auf die Doppelspurstrecke im Ergolztal erscheint aufgrund der knappen Kapazitäten fahrplantechnisch kaum möglich.

Aufgrund der dargelegten Nachteile und Probleme wird auf eine Führung jedes zweiten S3-Zuges durch das Homburgertal verzichtet. Gelterkinden lehnt diese Variante ebenfalls ab.

## **6.9 Dampfbetrieb**

Bei den Diskussionen um die Weiterführung des Bahnbetriebs im Homburgertal ist die Idee eines Dampfbetriebs mit einer modernen Dampflokomotive aufgekommen. Die Initianten des Dampfbetriebs haben eigens dafür eine Firma gegründet. In der Version 1 ihres Businessplans vom Februar 2006 rechnen sie mit einem Abgeltungsanteil für den Kanton Basel-Landschaft im Jahr 2009 von ca. CHF 1'328'000. Dieser könne bis zum Jahr 2013 auf ca. CHF 966'000 reduziert werden. Die Zeit zwischen Eingang des Businessplans und Abschluss der Landratsvorlage hat für eine seriöse Prüfung dieser Angaben nicht gereicht. Bemerkenswert ist der Ansatz, mit einer speziellen Attraktion (Dampf) zusätzliche Fahrgäste zu den Nebenverkehrszeiten anzuziehen, dadurch die Einnahmen zu steigern und die Abgeltung zu reduzieren.



In dieser Vorlage geht es vorerst um den Entscheid ob die Verbindung Sissach-Läufelfingen-Olten in Zukunft per Bahn oder per Bus sichergestellt wird. Bei einem Entscheid für die Bahn ist ein späterer Einsatz von Dampfzügen grundsätzlich noch zu prüfen.

## 7 Termine

Sofern bis am 15. August 2006 der definitive Entscheid über den zukünftigen Betrieb auf der Verbindung Sissach-Läufelfingen-Olten Rechtskraft erhalten hat, wird das mittels dieser Vorlage bestimmte Angebot per Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2006 eingeführt. Es gilt bis Ende des "5. Generellen Leistungsauftrags im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2006 - 2009" per Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2009.

Wird gegen den Landratsbeschluss das Referendum ergriffen, wird die Volksabstimmung frühestens am 24. September 2006 stattfinden. Aufgrund des Urteils des Kantonsgerichts vom 26. Oktober 2005 wird der Regierungsrat in diesem Fall für das Jahr 2007 den Bahnbetrieb zu bestellen haben.

## 8 Kosten und Finanzierung

### 8.1 Finanzprogramm des 5. Generellen Leistungsauftrags

Im Finanzprogramm des 5. GLA hat der Landrat für die Verbindung Sissach-Läufelfingen-Olten für die Jahre 2007 - 2009 keine Mittel bewilligt. Damit das Angebot auf dieser Verbindung bestellt werden kann, muss das Finanzprogramm angepasst werden.

Das mit dieser Vorlage zu beschliessende Angebot erhöht den Abgeltungsbedarf in den Jahren 2007 - 2009. Die Erhöhung des Finanzprogramms ist zu beschliessen.

Jahr	2007 MCHF	2008 MCHF	2009 MCHF
Abgeltung des Kantons brutto gemäss LRB vom 27.10.2005	31.7	37.3	37.9
Kosten der Verbindung Sissach - Olten Variante Optimiertes Buskonzept	0.72	0.72	0.72
Ergänzte Abgeltung des Kantons brutto	32.4	38.0	38.6
Ergänzte Abgeltung des Kantons netto (nach Abzug der Gemeindebeiträge)	16.2	19.0	19.3

Abbildung 14: Ergänztes Finanzprogramm des 5. Generellen Leistungsauftrags

Der ergänzte 5. Generelle Leistungsauftrag kann im Rahmen der im Finanzplan 2006 bis 2009 aufgezeigten Verschuldung des Kantons realisiert werden.

Die Einsparung von jährlich ca. CHF 820'000 für den Kanton BL (brutto) kommt zur Hälfte den Gemeinden zugute. Der Kanton spart netto ca. CHF 410'000 ein.

## 8.2 Infrastrukturinvestitionen

Die Investitionen in die Bushaltestellen sind in Kapitel 5 beschrieben. Die Kosten von CHF 500'000 setzen sich zusammen aus CHF 430'000 für die neuen Bushaltestelle Sommerau, und CHF 70'000 für die zwei Bus-Wartehäuschen in Buckten. Die Bauarbeiten werden voraussichtlich im Jahr 2006 ausgeführt.

Die Investitionen von Fr. 500'000.- sind im RRB Nr. 1387 vom 30. August 2005 'Investitionsprogramm 2004 - 2014' im Konto 2317.501.40-999 noch nicht enthalten. Die Investitionstranche von Fr. 500'000.- wird für das Jahr 2007 im nächsten Investitionsprogramm ausgewiesen.

## 8.3 Finanzierung und Kostenfolgen für den Kanton Basel-Landschaft

Im Verpflichtungskredit sind die Eigenleistungen, die Erträge und die Folgekosten dem Landrat zur Kenntnisnahme zu unterbreiten. Bei den Folgekosten ist anzugeben, ob sie im Finanzplan enthalten sind (§ 6 Grundsätze Absatz 5 Finanzhaushaltsgesetz, SGS 310). Die Folgekosten bestehen aus kalkulatorischen Abschreibungen und Zinskosten, den Unterhalts-, Neben- und Betriebskosten. Der Saldo setzt sich aus den Folgekosten abzüglich den Folgeerträgen zusammen.

### Erträge

Aufgrund des Projekts selbst fallen keine zusätzlichen Erträge an.

### Folgekosten

Als Folgekosten sind die Abschreibungen, die durchschnittliche Verzinsung sowie weitere allfällige Aufwendungen bzw. Aufwandminderungen oder Erträge des Projekts festzustellen.

Position	Bezeichnung der wesentlichsten Positionen	CHF
1	<b>TOTAL jährlicher Ertrag</b>	--
2	<b>Kalkulatorische Abschreibungen<sup>1)</sup></b> bei einer Lebensdauer von 25 Jahren	20'000
3	<b>Kalkulatorische Zinskosten<sup>2)</sup></b> 5 % auf 0.5 des Investitionsvolumens	12'500

4	<b>Unterhaltskosten</b>	7'500
5	<b>(Gebäude-) Nebenkosten</b>	--
6	<b>Betriebskosten</b> (Manpower, Energie, Betriebsmittel usw.)	--
7 = 2 +...+ 6	<b>TOTAL jährliche Folgekosten</b>	40'000
8 = 1 ./ 7	<b>SALDO pro Jahr (Folgeertrag - Folgekosten)</b> (+' = Minderkosten; '-' = Mehrkosten)	-40'000

<sup>1)</sup> Kalkulatorische Abschreibungen = Investitionsvolumen : techn. Nutzungsdauer in Jahren

<sup>2)</sup> Kalkulatorischer Zinssatz = 5 % auf die Hälfte des Investitionsvolumens

Abbildung 15: Folgekosten

Das Total der Folgekosten beträgt gemäss oben stehender Tabelle "Folgekosten" CHF 40'000 pro Jahr.

Die Abschreibung der Anlagen erfolgt beim Kanton. Die technische Nutzungsdauer beträgt 25 Jahre. Die kalkulatorische Abschreibung beträgt demnach 4 Prozent.

<b>Abschreibungsmodus/Jahr</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
<b>Abschreibung nach §16 FHG in CHF</b>	0	50'000	45'000	40'500	36'500
<b>Kalkulatorische Abschreibung in CHF</b>	0	20'000	20'000	20'000	20'000

Abbildung 16: Abschreibungen nach FHG und kalkulatorische Abschreibungen

Das Verwaltungsvermögen ist jährlich mit 10 % des Restbuchwertes des Vorjahres abzuschreiben (§16 Absatz 1 FHG). Die Abschreibungen berechnen sich nach untenstehender Tabelle "Abschreibungen nach § 16 Finanzhaushaltsgesetz".

Die kalkulatorischen Abschreibungen betragen pro Jahr CHF 20'000.

Jahr	Investition in Fr.	Restbuchwert Anfang Jahr in Fr.	Abschreibung nach FHG in Fr.	Restbuchwert Ende Jahr in Fr.
Baujahr: 2006				
2006	500'000	0	0	500'000
2007		500'000	50'000	450'000
2008		450'000	45'000	405'000
2009		405'000	40'500	364'500
2010		364'500	36'500	328'000
Total	500'000			

Abbildung 17: Abschreibungen nach § 16 Finanzhaushaltsgesetz

Die Tabellenwerte der Spalte "Abschreibung nach FHG" sind in der obenstehenden Tabelle "Abschreibungen nach FHG und Kalkulatorische Abschreibungen" eingetragen.

**Finanzierungszahlen zu den Investitionen nach FHG § 35<sup>4</sup>**

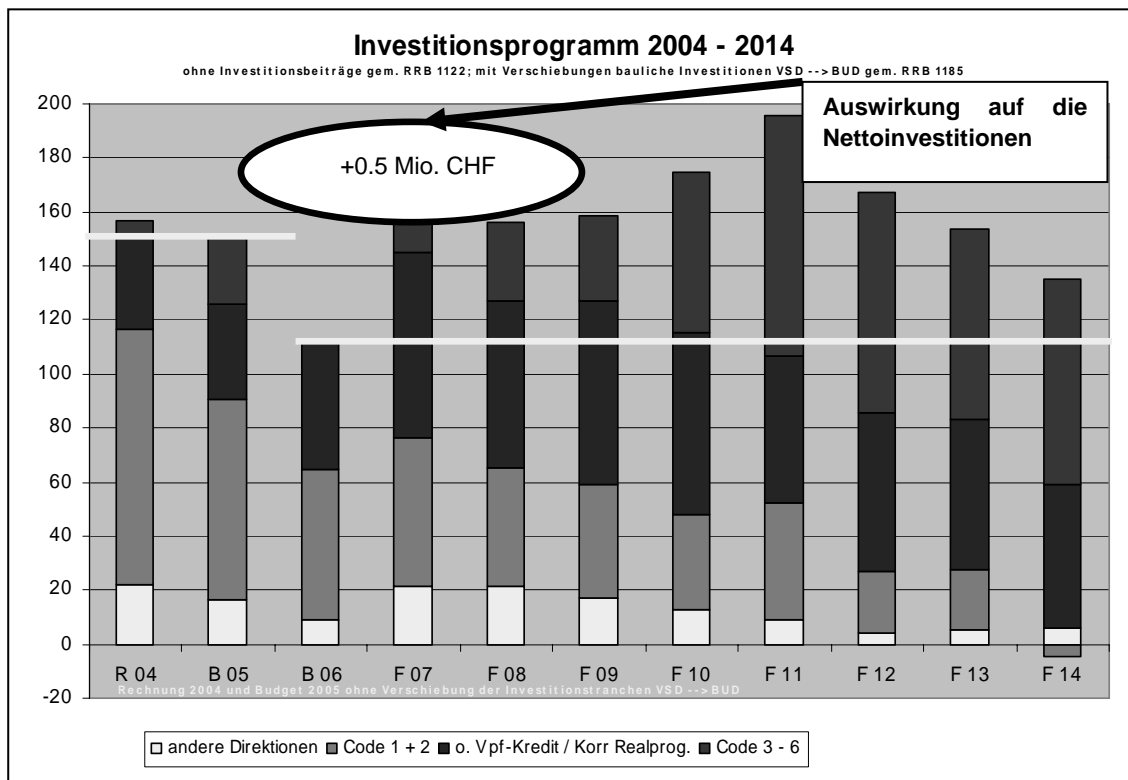


Abbildung 18: Auswirkungen auf das Investitionsprogramm des Kantons Basel-Landschaft

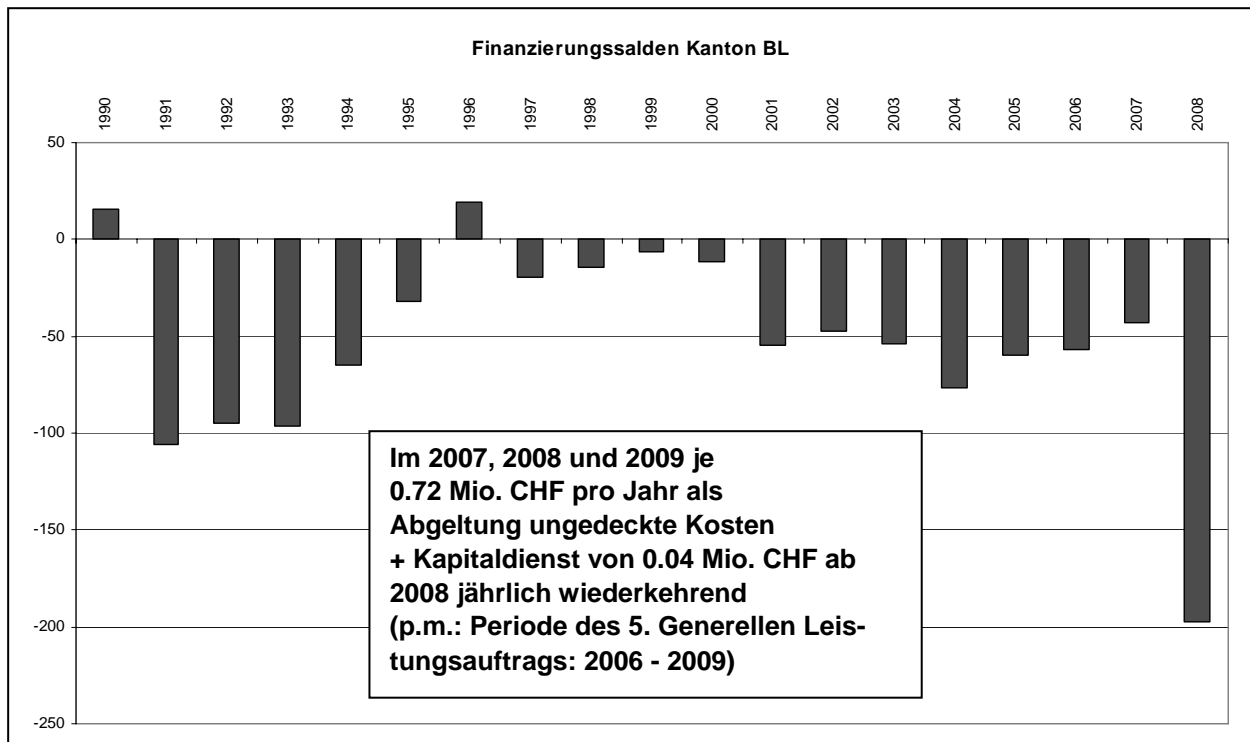


Abbildung 19: Auswirkungen auf den Finanzplan des Kantons Basel-Landschaft

#### 8.4 Auswirkungen auf die Gemeindebeiträge an die Abgeltung der ungedeckten Kosten

Die Umstellung der Bedienung des Homburgertals von Bahn auf Bus hat Effekte auf die Beiträge der betroffenen Gemeinden, da eine Bus-Abfahrt gegenüber einer Bahn-Abfahrt nur zu einem Siebtel angerechnet wird. Aus diesem Grund werden die Bahn-Gemeinden des Homburgertals bei einer Umstellung von Bahn auf Bus finanziell stark entlastet (Läufelfingen um rund 10 %, Diepflingen, Rümlingen und Buckten um rund 40 %). Die beiden Gemeinden Thürnen (2 Haltestellen) und Wittinsburg (Haltestelle Tschatttau) erfahren durch die Umstellung von Bahn auf Bus einen Anstieg der Beiträge um rund 10 %.

Die Beiträge der restlichen Gemeinden des Kantons (inklusive der Nicht-Bahn-Gemeinden des Homburgertals) ändern gegenüber heute in der Grössenordnung von rund 1 % nur gering. Dies deshalb, weil mit der Einführung des durchgehenden Halbstundentakts der S3 in Lausen und Tecknau (auf Fahrplanwechsel Dezember 2006) neu die Gemeinde Tecknau massgebend für den Belastungsausgleich wird. Der Mechanismus des Belastungsausgleichs über die Gemeinden bleibt dadurch in der heutigen Form bestehen.

Der Kostenverteilungsschlüssel zur Berechnung der Gemeindebeiträge an die ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs ist zur Zeit in Überarbeitung. Die zur Diskussion stehenden Anpassungen der Berechnungs-Methode würden keine anderweitigen Effekte bezüglich Gemeindebeiträge bewirken.

## 9 Vernehmlassung

Mit Schreiben vom 12. Januar 2006 wurden die betroffenen Gemeinden beidseits des Unteren Hauensteins und der Nachbarkanton Solothurn eingeladen, bis am 17. Februar 2006 zum Berichtsentwurf (Vernehmlassungsvorlage) betreffend "Zukünftige Bedienung der Verbindung Sissach-Läufelfingen-Olten mit dem öffentlichen Verkehr" Stellung zu nehmen. Am Donnerstag, 19. Januar 2006 wurde mit allen betroffenen Gemeinden im Beisein der öffentlichen Transportunternehmen eine Verkehrskonferenz durchgeführt. Den Anwesenden wurde das optimierte Buskonzept vorgestellt und Fragen im Hinblick auf die Vernehmlassung beantwortet.

Alle betroffenen basellandschaftlichen Gemeinden haben die Möglichkeit zur Stellungnahme genutzt. Sie haben sich untereinander organisiert und teilweise gleich lautende Stellungnahmen eingereicht. Der Vernehmlassungsentwurf wurde sehr genau geprüft und die Rückmeldungen sind entsprechend detailliert. Der Kanton Solothurn hat sich ebenfalls zur Vorlage geäußert. An der öffentlichen Vernehmlassung haben sich einige Verbände, direkt betroffene Institutionen, die politischen Parteien und einige nicht direkt betroffene Gemeinden beteiligt. Viele Stellungnahmen sind sehr ausführlich und detailliert. In der folgenden Zusammenfassung wird die Wiedergabe der Stellungnahmen auf die wesentlichsten Aussagen beschränkt. Die Erkenntnisse aus der Vernehmlassung wurden soweit möglich in die vorliegende Landratsvorlage aufgenommen.

### 9.1 Gemeinden

Die Gemeinden Buckten, Diepflingen und Rümelingen haben eine gleich lautende Stellungnahme eingereicht. Diese Stellungnahme wird von den Gemeinden Häfelfingen, Känerkinden und Wittinsburg unterstützt. Die Gemeinden Känerkinden und Wittinsburg fügen noch weitere spezifische Bemerkungen an. Läuelfingen, Thürnen und Sissach äussern sich mit einer eigenen Stellungnahme, während Gelterkinden (Betroffen mit der Bahnhaltestelle Sommerau) ausdrücklich auf eine Stellungnahme verzichtet. Obwohl sie nicht direkt betroffen sind, äussern sich die Gemeinden Füllinsdorf, Itingen, Kilchberg, Münchenstein, Nenzlingen, Reigoldswil und Wenslingen ebenfalls zum Entwurf der Landratsvorlage. Diese Stellungnahmen ähneln sich stark. Die Stellungnahme der Solothurner Gemeinde Trimbach wird im Kapitel 9.2 behandelt.

Die allgemeine Haltung der betroffenen Gemeinden lässt sich mit dem folgenden Zitat<sup>5</sup> am besten zusammenfassen:

*Das Homburgertal darf nicht Opfer einer einseitigen, auf dem Buckel der Landbevölkerung ausgetragenen Sparpolitik werden, sondern soll weiterhin Teil eines leistungsfähigen, umweltfreundlichen und zukunftsorientierten S-Bahn-Systems sein.*

Die betroffenen **Gemeinden Buckten, Diepflingen, Häfelfingen, Känerkinden, Läuelfingen, Rümelingen und Wittinsburg** lehnen die Ablösung des Bahnbetriebs durch einen Busbetrieb klar ab. Sie bemängeln, dass sie mit dem "Optimierten Buskonzept" am empfindlichsten Punkt - der Anbindung ans Mittelland - noch schlechter bedient werden, als in der Vorlage zum 5. GLA. Der ÖV Richtung Olten/Mittelland wird mit den Umwegfahrten über Wisen und den zusätzlichen

<sup>5</sup> Aus den Stellungnahmen der Gemeinden Buckten, Diepflingen, Häfelfingen, Känerkinden, Rümelingen und Wittinsburg

Halten unterwegs in Trimbach und Olten zur Bedeutungslosigkeit absinken. Die Gemeinden sehen darin keine Optimierung. Die Bahn hat Richtung Mittelland eine überproportionale Bedeutung. So wird ein Wegzug von Pendlern ins Mittelland befürchtet. Vermisst werden Aussagen zu umwelt-, wirtschafts- und regionalpolitischen Aspekten. Die Verlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Strasse, die Preisgabe eines Juradurchstichs und das Absägen eines Astes der Regio-S-Bahn sind vollkommen falsche Signale, die weit über die Anliegen und Bedürfnisse von den Homburgertalern hinausgehen. Sie vermissen, dass den zahlreichen Reaktionen und der Petition mit über 8'500 Unterschriften keine Beachtung geschenkt wird. Einige Angaben und Ausführungen in der Vorlage werden kritisiert: Wird berücksichtigt, dass im Jahr 2002 ein gut frequentierter Mittagszug gestrichen wurde, haben die Fahrgastzahlen seit dem Jahr 2000 stetig zugenommen. Die abschätzig als Zeitvertreibsfahrer bezeichneten Fahrgäste beweisen, dass die S9 Teil eines grösseren, regionalen Bahnnetzes ist. Die Gemeinden betonen, dass die Benützung des Busbetriebs während der Umbaupause 1997/1998 sicher nicht höher als mit der Bahn war. Die Akzeptanz in Läuelfingen und aus dem Homburgertal Richtung Olten war gering. Die Erschliessungswirkung von Bahn und Bus ist etwa gleich. Wenn die Erschliessungsradien bei der Bahn reduziert werden, müssten sie beim Bus auch reduziert werden.

Die gewählte Lösung (**Optimiertes Buskonzept**) wird von den betroffenen Gemeinden abgelehnt und es werden Verbesserungen gefordert. Die Umwegfahrten über Wisen werden nicht akzeptiert. Verbesserungen entstehen nur für die Solothurner Gemeinden. Trotzdem können die Verkehrsströme zu den Hauptverkehrszeiten mit Anschlüssen in Sissach und Olten - zwar nicht so gut wie mit der Bahn, aber immerhin aufrechterhalten werden. Läuelfingen weist darauf hin, dass in Läuelfingen noch zusätzliche Haltestelleninfrastrukturen mit zwei Busbuchten und Wartehäuschen errichtet werden müssen. Die beiden Gemeinden Känerkinden und Wittinsburg lehnen das Umsteigen in Buckten ab. Wenn die Leistungsreduktion umgesetzt wird, verlangen sie eine finanzielle Entlastung. Alle betroffenen Gemeinden betonen, dass von der angestrebten Einsparung nur die Hälfte dem Kanton zu gute kommt, von der anderen Hälfte profitieren die Gemeinden.

Nach Ansicht der betroffenen Gemeinden wurden die zahlreichen Ideen und Alternativvorschläge zu kurz und unvollständig aufgezeigt. Es fehlen vor allem auch langfristige Überlegungen und Visionen, insbesondere zum Vorschlag der Gemeinde Sissach, die S9 nach Basel zu verlängern. Bevor eine weitreichende und irreversible Umstellung auf Busbetrieb vorgenommen wird, muss eine langfristige Betrachtung über die grundsätzliche Entwicklung der Schieneninfrastrukturen Basel - Olten gemacht werden. Dabei sind auch die Ausbauideen für einen 15'-Takt einzubeziehen und ergänzend auch alternative Buszubringermodelle vertiefter zu prüfen (auch Rufbusse). Von der Gemeinde Läuelfingen wird bemängelt, dass die Idee von ProBahn, die **S3 stündlich über Läuelfingen** zu führen nur vereinfacht wiedergegeben wird und die Folgen zu pauschal beurteilt werden. Weiter betont die Gemeinde Läuelfingen, dass der Ansatz des **Dampfbetriebs**, eine Steigerung auf der Einnahmenseite zu bewirken, aus Sicht der Wirtschafts- und Tourismusförderung Beachtung gebührt. Der **reduzierte Bahnbetrieb** wäre für die betroffenen Gemeinden (ohne Läuelfingen) ein einigermaßen akzeptabler Kompromiss, sofern nach 20 Uhr noch einzelne Busverbindungen angeboten werden. Läuelfingen schliesst jedoch nicht aus, dass es hier immerhin kleine Einsparmöglichkeiten gibt. Klarer Favorit ist der Ausbau gemäss dem **Projekt "Regio-S-Bahn Basel 2005"**. Die Gemeinden betonen, dass auch bescheidenere Haltestellenausbauten möglich wären.

Die Gemeinde **Sissach** ist der Meinung, dass die S9 auch weiterhin im regionalen Zusammenhang gesehen werden muss. Eine zukünftige Verdichtung des Fahrplans zum 15-Minutentakt der Regio-S-Bahn kann auf diese Verbindung zum Mittelland nicht verzichten. Wie die Erfahrungen im Raum Zürich belegen, ist die attraktive Erschliessung mit öffentlichem Verkehr für die wirtschaftliche Attraktivität einer Region wichtig. Gerade weil der Bau des Wisenbergtunnels unsicherer denn je ist, ist eine S-Bahn-Verbindung mit dem Mittelland aus regionalpolitischer und wirtschaftlicher Sicht wichtig. Im Kostenvergleich wird vernachlässigt, dass beim Strassenunterhalt Mehrkosten entstehen.

Für die Gemeinde **Thürnen** hat die Bahnlinie Sissach-Läufelfingen-Olten auf Grund der Linienführung verkehrstechnisch keine grosse Bedeutung. Sie spricht sich jedoch auch nicht ausdrücklich gegen eine Weiterführung der Bahn aus. Ein Bahnhof in Thürnen wird kategorisch abgelehnt.

Die Gemeinde **Gelterkinden** (betroffen mit der Haltestelle Sommerau) verzichtet ausdrücklich auf eine Stellungnahme. Sie weist aber darauf hin, dass eine Angebotsreduktion auf der Hauptlinie abgelehnt würde. Falls in der Sommerau der Busbetrieb kommt, so soll ein besonderes Augenmerk auf die Sicherheit der Schüler gelegt werden.

**Kilchberg** unterstützt die Stellungnahme der Gemeinde Läufelfingen mit dem Vorbehalt, dass der Takt der S3 über Gelterkinden nicht ausgedünnt werden darf.

Die Gemeinden **Füllinsdorf, Nenzlingen, Reigoldswil und Wenslingen** unterstreichen, dass die Sicht der direkt Betroffenen grundsätzlich sehr ernst zu nehmen ist. Alle Gemeinden des Kantons sind mit der regionalpolitischen und umweltpolitischen Dimension dieser Vorlage konfrontiert. Für eine zukünftige Verdichtung des Fahrplans der Regio-S-Bahn zum 15-Minutentakt ist diese Verbindung zum Mittelland wichtig. Die S9 sollte als Linie im weiteren S-Bahn-Netz der Region eingebaut und genutzt werden. Aus umweltpolitischer Sicht wäre es ein unerwünschtes und falsches Signal, bestehenden Verkehr von der Schiene auf die Strasse zu verlagern. Für die Gemeinden Nenzlingen, Reigoldswil und Wenslingen sollte mit strategischem Blick auf den Wisenbergtunnel der Eindruck vermieden werden, die Anbindung der Region NWCH an die übrige Schweiz sei nur zweitrangig. Nenzlingen erachtet die Sparvorgabe für den öffentlichen Verkehrs als falsch. Es sollten vielmehr Konzepte für die bessere Auslastung des bestehenden Angebots erarbeitet werden.

Aufgrund des Belastungsausgleichs im Verteilschlüssel der ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs auf die Gemeinden, befürchtet **Münchenstein** eine Mehrbelastung bei Aufhebung des Bahnbetriebs im Homburgertal. Die Gemeinde lehnt einen Busbetrieb kategorisch ab, falls nicht gleichzeitig der Verteilschlüssel angepasst wird. Die Schliessung der S9 darf für Münchenstein zu keiner finanziellen Mehrbelastung führen. Münchenstein solidarisiert sich mit den Gemeinden des Homburgertals und unterstützt deren Forderungen nach einer leistungsfähigen Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr.

Die Gemeinde **Itingen** unterstützt die Stellungnahme des VUB Itingen (siehe Kapitel 9.3).



## 9.2 Kanton Solothurn

Der Kanton **Solothurn** dankt, dass er in die Erarbeitung der Angebotskonzepte einbezogen wurde und dass die Erkenntnisse aus der Angebotsuntersuchung Olten-Gösigen-Gäu, Phase 2, welche auch den Korridor Olten - Hauenstein umfasst, berücksichtigt worden sind. Die eingetretene Fahrgastzunahme auf der S9 zeigt die Bedeutung eines guten Gesamtsystems mit Anschlüssen an übergeordnete Netze. Da auf Solothurner Gebiet nur Olten und der in Hanglage gelegene Haltepunkt Trimbach an die S9 angebunden sind, die S9 für das Homburgertal jedoch von weitaus grösserer Bedeutung ist, wird sich der Kanton Solothurn das vom Baselbieter Landrat zu beschliessende Angebotskonzept - sei es Bahn oder die optimierte Busvariante - mittragen. Eine Umstellung auf Busbetrieb muss nachgewiesenermassen auch für den Kanton Solothurn zu Einsparungen an Abgeltung führen. Für den Kanton Solothurn dürfen keine Zusatzkosten aus der Herausnahme der S9 aus der Langfristvereinbarung mit der SBB entstehen. Bei einer allfälligen Umsetzung des Buskonzeptes muss genügend Zeit für die Planung und Realisierung des Wendeplatzes Wisen "Sonne" eingeräumt werden. Eine Umsetzung zum kommenden Fahrplanwechsel im Dezember 2006 ist ausgeschlossen. Bei Aufrechterhalten des Bahnbetriebs sind Anzahl, Lage und Ausstattung der Haltestellen neu zu definieren. Einzelne Taktabweichungen zur Sicherstellung des Schülerverkehrs insbesondere über Mittag müssen möglich sein. Die von den Solothurner Gemeinden und Verbänden im Rahmen der Anhörung zum Angebotskonzept Olten-Gösigen-Gäu, Phase 2, eingebrachten Anträge sind bei der weiteren Planung gebührend zu berücksichtigen.

Die Gemeinde **Trimbach** schliesst sich den Ausführungen des Kantons Solothurn vollumfänglich an und betont, dass bei annähernd gleichen Kosten für die Gemeinde für die Einwohner praktisch kein zusätzlicher Nutzen entsteht. Insofern könnte Trimbach mit einem Weiterbetrieb der S9 gut leben, dies umso mehr, als dadurch garantiert wäre, dass kein lärmträchtiger Bahnverkehr auf dieser Strecke abgewickelt werden kann.

## 9.3 Parteien, Verbände, Andere

Die **Christlichdemokratische Volkspartei (CVP)** Basel-Landschaft hält fest, dass die verschiedenen möglichen Varianten ausführlich dargelegt und die jeweiligen Vor- und Nachteile entsprechend abgewogen wurden. Sie kommt zum gleichen Schluss wie die Vorlage und spricht sich für das Optimierte Buskonzept aus. Allerdings erachtet sie die erwähnten Kosten von CHF 430'000 für die neue Bushaltestelle "Sommerau" als sehr hoch und bittet um eine Überprüfung. Obwohl er nicht Bestandteil dieser Vorlage ist, ist die CVP der Meinung, dass der Verteilschlüssel der ungedeckten Kosten auf die Gemeinden überprüft werden muss.

Die **Freisinnig-Demokratische Partei (FDP)** Baselland teilt die Auffassung, dass das beste Kosten-/Nutzenverhältnis mit einem Ersatz des Bahnbetriebes durch ein optimiertes Buskonzept erzielt werden kann. Die jährliche Einsparung kommen dem Kanton, vor allem den Anliegergemeinden, aber auch in geringem Masse sämtlichen Baselbieter Gemeinden zugute. Die längeren Fahrzeiten Richtung Olten für 190 Bahnbenützer stehen über CHF 4'300 jährlich pro Olten-Pendler gegenüber. Die bessere Erschliessungswirkung spricht für den Bus. Trotz reduziertem Sparpotenzial gegenüber dem 1:1-Ersatz wird das Optimierte Buskonzept bevorzugt, weil das Angebot verbessert und attraktiver ist. In der definitiven Fassung der Landratsvorlage sind die Kosten von CHF 430'000 für die Bushaltestelle "Sommerau" besser und nachvollziehbar zu begründen. Die Sicherheit der Schüler und Schülerinnen des Schulheims "Sommerau"

muss gewährleistet sein. Weiter fehlen noch Aussagen über die zukünftige Verwendung des Bahntrasses in Falle einer Buslösung. Ein Dampfbetrieb würde grundsätzlich begrüsst, sofern die Finanzierung vollständig auf privater Basis erfolgt. Aussagen zur Weiterführung der S9 von Sissach nach Basel werden vermisst.

Die Partei **Grüne** Baselland hinterfragt die gewählte Buslösung, insbesondere die vorgeschlagene Auflösung des Bahnbetriebs, an dem sie festhält und dessen Attraktivität gesteigert werden muss. So soll das Projekt "Regio-S-Bahn Basel 2005 umgesetzt werden. Die Investitionen in die Perronanlagen sollen überprüft werden, ev. sind günstigere Lösungen möglich. In Thürnen wir ein zusätzlicher Bahnhof gefordert. In diesem Zusammenhang wird ein drittes Gleis von Sissach nach Pratteln, sowie eine Durchbindung der S9 an den Badischen Bahnhof Basel gefordert. Zu prüfen wäre die Führung eines InterRegio-Zuges über Läuelfingen mit Halt in Läuelfingen und Weiterführung nach Basel sowie ein Konzept mit Flügelung der S3 in Sissach (Teilung des Zugs in Sissach und Führung eines Teils über Gelterkinden und des anderen Teils über Läuelfingen nach Olten). Ein Dampfbetrieb könnten sich die Grünen als Wochenendbetrieb vorstellen, wobei mit Pellets gefeuert werden müsste. Aus ökologischer Sicht ist ein Dieselbetrieb abzulehnen.

Die **Sozialdemokratische Partei Baselland (SP)** stellt fest, dass aus lokaler Sicht der Ersatz der Zuglinie durch ein gutes Busangebot durchaus plausibel erscheint. Die Fahrgastzahl hat zwar im 2005 zugenommen, aber nicht in einem Ausmass, das den Erhalt der Zuglinie wirklich rechtfertigen würde. Es wird begrüsst, dass das Busangebot Richtung Sissach seit der Vorlage zum 5. GLA verbessert wurde. Hingegen sind die Verbindungen nach Olten weiterhin schlechter als heute. Die Ausführungen zur regionalen Bedeutung der Hauenstein-Bahnlinie befriedigen nicht. Es wird nicht ersichtlich, welchen Stellenwert die Linie haben wird, falls der Wisenbergtunnel nicht gebaut werden sollte und stattdessen ein drittes Gleis zwischen Liestal und Sissach verlegt wird. Welchen Einfluss hat in diesem Fall die Einstellung des Personenverkehrs auf dieser Linie? Wird die Infrastruktur zurückgebaut? Sollten die Abklärungen ergeben, dass die S9 als Mosaikstein im ganzen S-Bahnnetz eine Bedeutung für die Region hat, kommt die SP auf die vorläufige Zustimmung zur Aufhebung dieser Zuglinie zurück. Zusätzlich werden Aussagen über den Zeitplan erwartet, wenn nach dem Landratsentscheid das Referendum ergriffen wird.

Die **Schweizerische Volkspartei Baselland (SVP)** unterstützt das angestrebte regierungsrätliche Sparziel. Gleichzeitig ist sie nach intensivem Studium der Vorlage und Einholung weiterer fachlich fundierter Fakten zur Auffassung gelangt, dass dieses Ziel auch ohne die vollständige Stilllegung des "Läuelfingerlis" erreicht werden kann. Sie lehnt die Absicht ab, die Strecke künftig nur noch mit einer Buslinie zu bedienen. Sie plädiert für ein neues Gleichgewicht in der bewährten Kombination von Bahn und Bus. Insbesondere wird eine nähere Prüfung der Führung der S3 über Läuelfingen gefordert. Dabei kann und muss der Halbstundentakt in Gelterkinden auf jeden Fall bestehen bleiben (S3 zur halben Stunde und IR Basel-Zofingen zur vollen Stunde). Die Fahrgastzunahme von 8 % im Jahr 2005 zeigt, dass die Bahnlinie beliebt ist und rege frequentiert wird. Die Bahnstrecke wurde erst kürzlich mit teuren Mitteln modernisiert. Es widerspricht der ökonomischen Vernunft diese nun stillzulegen. Die Fahrtmöglichkeiten nach Zürich, Bern oder Luzern werden aufgrund der zunehmenden beruflichen Flexibilität in Zukunft an Bedeutung gewinnen. Die Zusatzaufwendungen für die Einführung des Busbetriebs (Haltestelleninfrastrukturen) sind nicht nachvollziehbar. Die klare Haltung der Bevölkerung des Homburgertals muss berücksichtigt werden.

**ProBahn** Schweiz, Sektion Nordwestschweiz bemerkt, dass sich seit der letzten Diskussion um den Weiterbetrieb der Bahn im Homburgertal das ÖV-Umfeld verändert hat. Sies aber klar zugunsten der Bahn. Während die Bahn heute sehr effizient betrieben wird, sehr gute Anschlüsse in Olten und Sissach bietet und eine deutliche Fahrgaststeigerung auszuweisen vermag, verbleiben die Nachteile des Busses unverändert. Die Angaben zu den Reisezeiten sind auch in den Nebenverkehrszeiten anzugeben und mit Verbindungen nach Zürich, Bern und Luzern zu ergänzen, weil hier die grossen Nachteile entstehen. Es ist deutlich herauszuheben, dass die grösste Fahrgastzunahme in Richtung Olten zu verzeichnen ist, also jener Relation, die am meisten unter den Nachteilen des Busbetriebs zu leiden hat. So ist für diese Reisenden der Umweg über Wisen völlig unzumutbar, da mit einer Verdoppelung der Fahrzeit gerechnet werden muss. Auch in Sissach geht ein Teil der heute sehr guten Anschlüsse verloren. Das Optimierte Buskonzept kann dem Anspruch des Kantons Basel-Landschaft und der ganzen Region Nordwestschweiz an einen effizienten öffentlichen Verkehr nicht genügen. Mit diesem Angebot dürften die Frequenzen noch mehr zusammenbrechen als 1997/1998 (40 %). Das heisst, man kann wegen den massiven Mindereinnahmen nicht von CHF 820'000 Einsparungen ausgehen; ein paar 100'000 sind schon viel. Dafür werden einige tausend Einwohner marginalisiert. Viele Randregionen haben ein besseres Angebot. Die Investition von CHF 500'000 ist schlecht investiertes Geld. Der Vorschlag von ProBahn, die S3 stündlich durch das Homburgertal zu führen wird nur sehr verstümmelt wiedergegeben. Wichtige Punkte, die eine markante Verbesserung für das ganze obere Baselbiet bringen, fehlen. So die vorgeschlagene Busverbindung zwischen Sissach und Gelterkinden als Ersatz für die wegfallende S3 und zur besseren Erschliessung von Böckten. Mit dem ganzen Konzept lassen sich Einsparungen von über CHF 1'000'000 erzielen. Da für die Umsetzung des ganzen Konzepts mit einer Realisierungsdauer von 4 bis 5 Jahren zu rechnen ist, verlangt ProBahn, dass die S9 vorderhand so weiterfährt, wie sie heute ist.

Der **Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)**, Sektion beider Basel wehrt sich energisch gegen den vorgeschlagenen Entscheid, den Bahnbetrieb im Homburgertal einzustellen. Schon im Grundsatz sind die Nachteile der Umstellung (Komfortverlust, längere Reisezeiten) inakzeptabel angesichts der anerkannterweise notwendigen Verbesserungen, die der öffentliche Verkehr aus diversen Gründen erfahren muss. In der Gesamtschau liest sich die Vorlage als eine Absage an eine aktive Politik zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Der VCS beantragt, dass die verbesserte Einbettung der S9 ins S-Bahn Netz und die dazu notwendigen Infrastrukturausbauten vertieft abgeklärt werden. Dabei steht die Durchbindung der S9 an einen der beiden grossen Basler Bahnhöfe im Vordergrund. Dem Landrat soll eine Vorlage unterbreitet werden, die zeigt wie die S9 ihre innere Erschliessungswirkung im Homburgertal weiter verbessern und im Gesamtnetz der Regio-S-Bahn einen gewichtigeren Beitrag leisten kann.

Laut dem **Verein für eine umweltgerechte Bahn, VUB Itingen** braucht das Homburgertal mit seiner zukünftigen Siedlungsentwicklung während der Betriebszeit eine stündliche, schnelle, witterungsunabhängige sowie wirtschaftsfreundliche Bahnverbindung mit garantierten Anschlüssen in den Knoten Olten und Sissach. Die S9 Sissach-Läufelfingen-Olten ist im Agglomerationsprogramm im Zeitraum 2020 enthalten. Bedingt durch eine starke Abwanderung der Wohnbevölkerung in der näheren Umgebung von Basel, nimmt die Bewegung in weiter entfernte, mehrheitlich ländlich geprägte und noch weniger gut mit dem ÖV erschlossene Gemeinden zu. Die Siedlungsentwicklung des Homburgertals sowie in Trimbach wurde nicht berücksichtigt. Zusätzlich findet eine Verlagerung der Freizeitangebote ins Grüne statt, was eine weitere räumliche Erweiterung von Arbeiten, Schulen, Wohnen, Versorgen und Freizeitbeschäftigungen mit sich bringt. Deshalb ist eine langfristig ausgerichtete, nachhaltige Verkehrs- und Siedlungspla-

nung erforderlich. Eine Weiterführung und Optimierung des bisherigen Bahnbetriebes ist für die Zukunft unerlässlich. Die erwähnte Modernisierung der Strecke ist nur bedingt richtig. Es wurden die Stationen Sommerau und Läuelfingen zurückgebaut, Kreuzungen mit kurzen Zügen sind seither nur noch in Läuelfingen möglich. Anstatt die Bahn einzustellen soll der bestehende Busbetrieb Olten-Hauenstein-Wisen bis Läuelfingen mit Bahnanschluss in Läuelfingen verlängert werden. Das würde einen Frequenzzuwachs für die S9 generieren. Der VUB könnte sich eine Umstellung ab 21.30 Uhr auf Busbetrieb vorstellen. Ein Konzept mit Flügelung der Züge in Sissach soll geprüft werden. Der Dampfbetrieb sollte mit Fahrten auf eigenen Trassen und auf eigene Rechnung die Eignung beweisen. Auch wird ein Eventual-Antrag zum Landratsbeschluss formuliert: "Obligatorische Überprüfung der Wiedereinführung des regionalen Personenverkehrs im Rahmen des 6. GLA mit rechtzeitiger Vorbereitung für rechtskräftige Beschlüsse bis Frühjahr 2009.

Das **Schulheim Sommerau** ist grundsätzlich für die Beibehaltung des Bahnbetriebs und bedauert sehr, dass die Bahn realpolitisch kaum eine Überlebenschance hat. Das selbständige Benutzen des ÖV durch die Kinder wird durch die geplante Busvariante erschwert. Die Lage der Bushaltestelle und der Zugangsweg sind für einzelne der stark verhaltensauffälligen Kinder eine Überforderung. Sie sind auf eine Optimierung der Busstation angewiesen. Die folgenden Massnahmen sind erforderlich: Sanierung des bestehenden Fussweges, Erstellen eines Fussweges entlang der Strasse, Einrichtung einer Fusswegbeleuchtung auf der ganzen Länge, Gesicherter Strassenübergang zur Bushaltestelle, Gedeckte Wartehäuschen. Das Schulheim Sommerau will bei der Lösungsgestaltung mitwirken, damit eine sichere und kostengünstige Lösung gefunden wird. Es wäre begrüssenswert, wenn der Sanierungsunterbruch diesen Sommer bis hinter die Einstellung des Bahnbetriebs geschoben werden kann.

Der Schulrat der **Sekundarschule Kreis Sissach** weist darauf hin, dass die Bildungs-, Kultur- und Sportdirektion BKSD aus Spargründen im Sekundarschulkreis Sissach mehrere Klassen geschlossen hat, was zu Schülerverschiebungen an andere Standorte führte. Neu besuchen auch Schülerinnen und Schüler der Gemeinden Thürnen und Diepflingen talaufwärts den Standort Rümelingen. Entsprechend ist der Fahrplan anzupassen, ohne gleichzeitig den Fahrplan der talabwärts fahrenden Busse zu verschlechtern.

## 10 Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen.

Liestal 4. April 2006

Im Namen des Regierungsrates

die Präsidentin:  
Schneider-Kenel

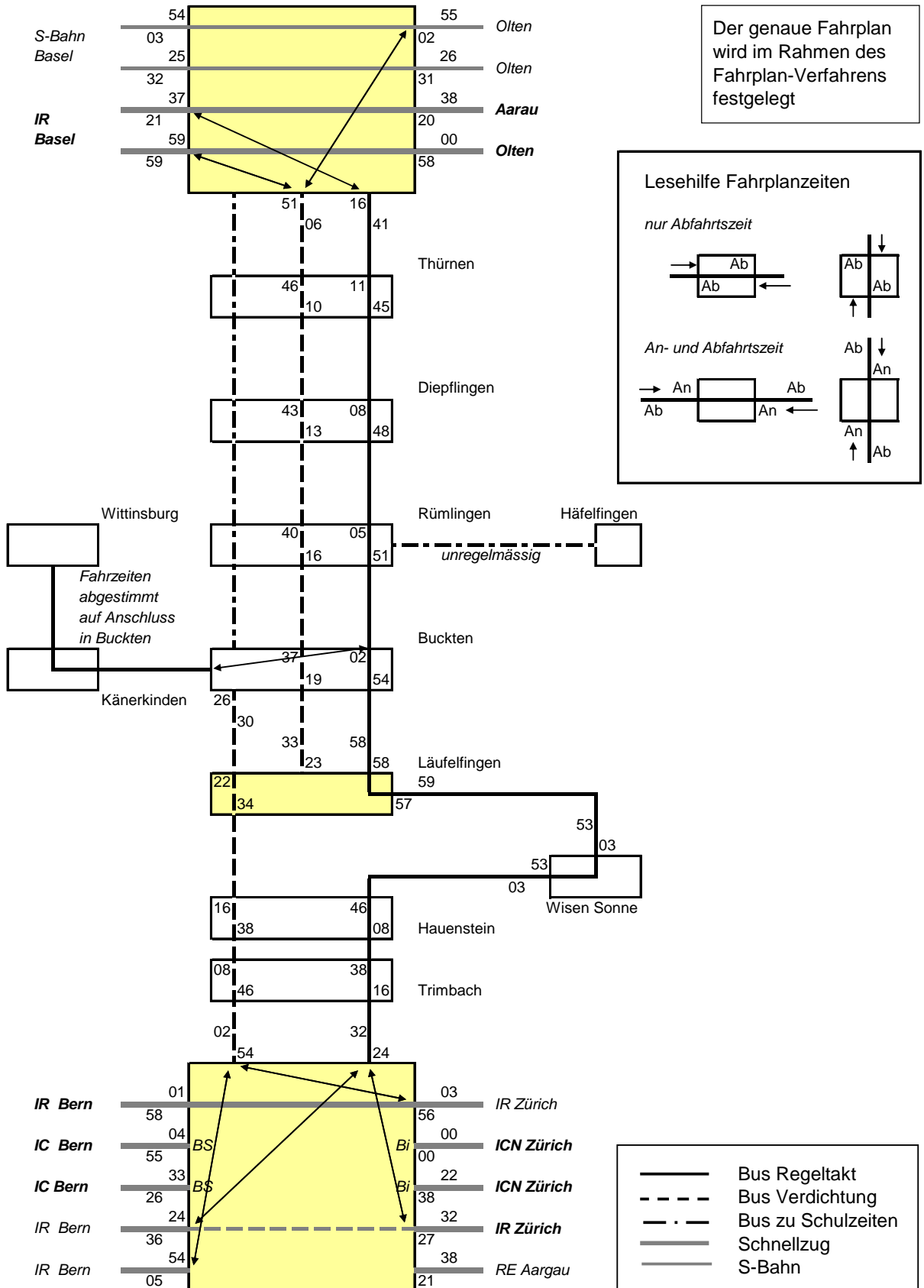
der Landschreiber:  
Mundschin

Anhang: Netzgraphiken 11.1, 11.2, 11.3

Beilage: Entwurf des Landratsbeschlusses



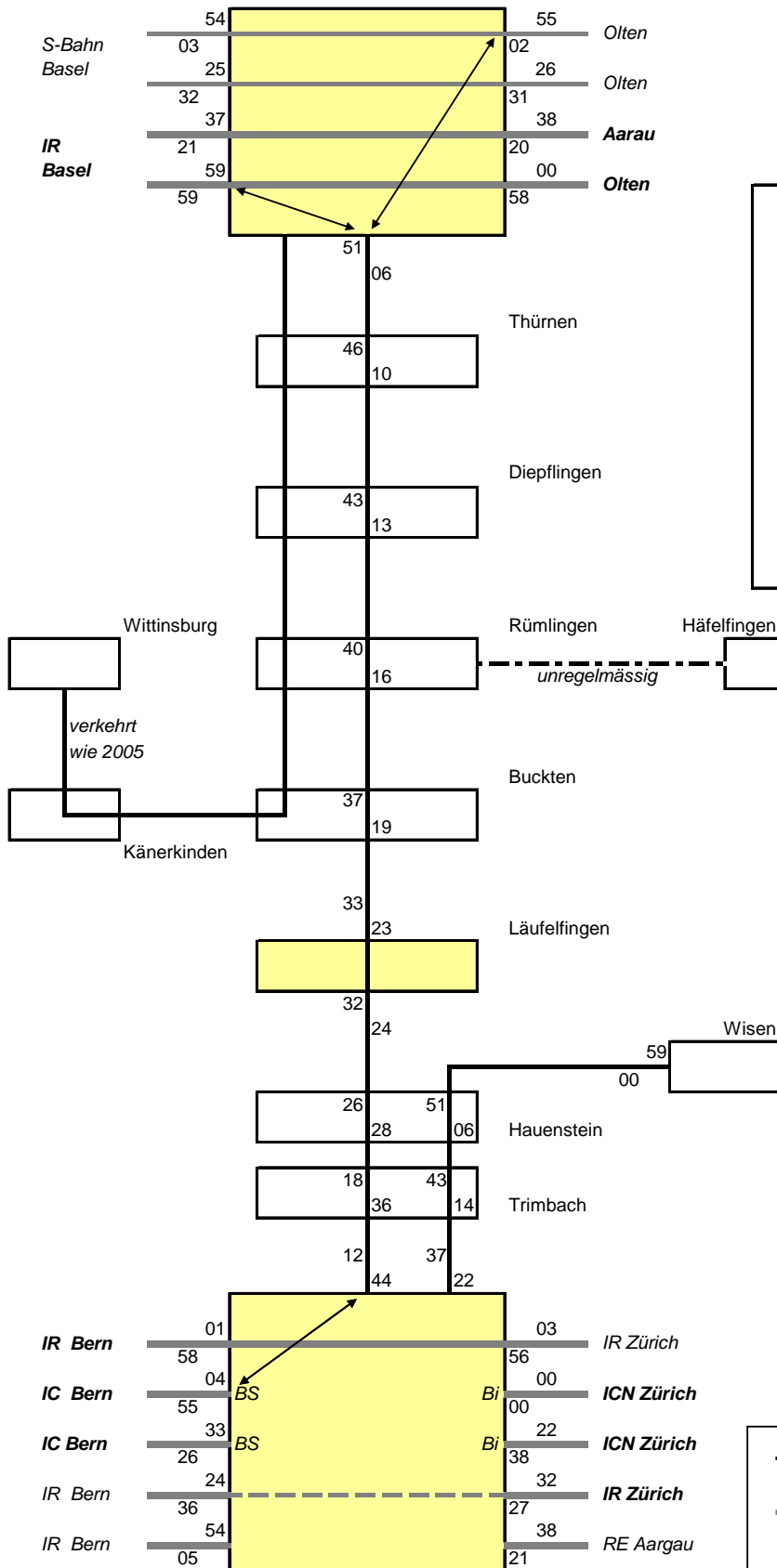
# 11.1 Anhang 1: Netzgraphik Variante Optimiertes Buskonzept



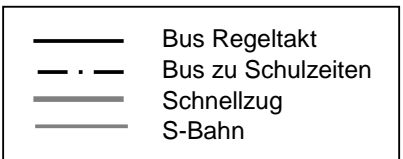
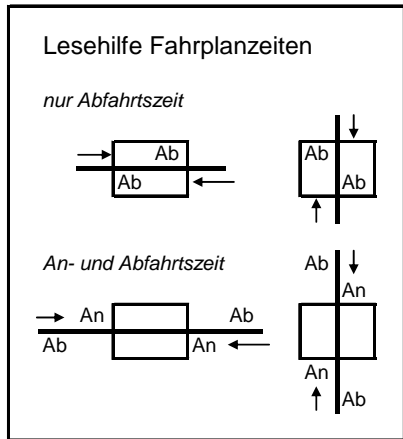




## 11.2 Anhang 2: Netzgraphik Variante 1:1-Ersatz

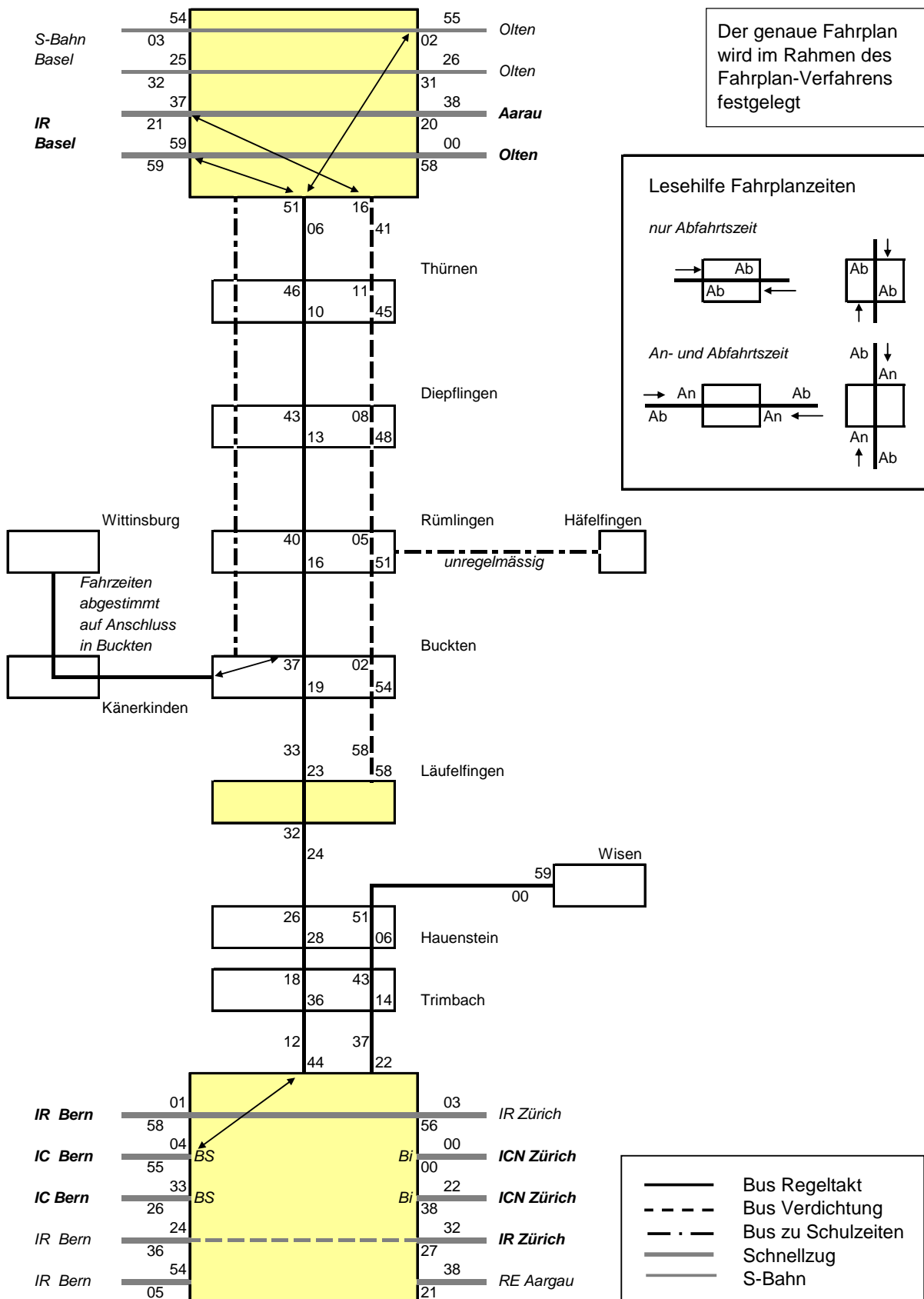


Der genaue Fahrplan wird im Rahmen des Fahrplan-Verfahrens festgelegt





### 11.3 Anhang 3: Netzgraphik Variante 1:1-Ersatz erweitert





## Landratsbeschluss

### über die zukünftige Bedienung der Verbindung Sissach-Läufelfingen-Olten; Ergänzung des Generellen Leistungsauftrages im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2006 - 2009

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

- ://:
1. Der Generelle Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2006 - 2009 wird wie folgt ergänzt:
    - 1.1 Die Verbindung Sissach-Läufelfingen-Olten wird für die Jahre 2007 bis 2009 mittels optimiertem Busbetrieb sichergestellt.
    - 1.2 Die Linienführung erfolgt gemäss Anhang 11.1 (Optimiertes Buskonzept).
    - 1.3 Das Finanzprogramm wird mit folgenden Beträgen an die Abgeltung der ungedeckten Kosten zu Lasten des Kontos 2357.364.00 ergänzt:

2007	CHF 720'000
2008	CHF 720'000
2009	CHF 720'000
  2. Die Kosten von CHF 500'000 für die Infrastrukturanpassungen (Ausbau der Bushaltestellen Sommerau und Buckten) werden zu Lasten des Kontos 2317.501.40-999 "Ausbauten öffentlicher Verkehr" genehmigt.
  3. Ziffer 1.3 dieses Beschlusses unterliegt gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber: