

Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: **Beantwortung Postulates [2006/122](#) von Marc Joset "Realisierung eines Nachtbusnetzes"**

Datum: 22. Dezember 2009

Nummer: 2009-389

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links: - [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
 - [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
 - [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
 - [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



2009/389

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

Beantwortung Postulates [2006/122](#) von Marc Joset "Realisierung eines Nachtbusnetzes"

vom 22. Dezember 2009

1. Ausgangslage

Am 27. April 2006 reichte Marc Joset, SP das Postulat [2006/122](#) "Realisierung eines Nachtbusnetzes" mit folgendem Wortlaut ein, welches am 14. Dezember 2006 vom Landrat überwiesen wurde:

"Seit vielen Jahren werden am Wochenende ab Barfüsserplatz Nachtbusse in viele Richtungen geführt und auf Grund des grossen Erfolges laufend ausgebaut. Nach diesen erfolgreichen ersten Betriebsjahren zeigen sich aber auch die „historisch“ gewachsenen Mängel: Die Verbindungen werden nur in eine Richtung ab der Innerstadt angeboten. Die Busse fahren für die nächste Fahrt, betriebswirtschaftlich unerwünscht, leer ins Zentrum zurück.

Für viele Transportbedürfnisse besteht aber damit kein Angebot. Beispielsweise für Fahrten vom St. Jakob, dem Gundeldingerquartier, dem Rheinhafen aber auch von Riehen, Pratteln, Weil oder Reinach ins Zentrum und darüber hinaus.

Mit einem vertakteten Nachtbusnetz könnte an einem zentralen Ort (z.B. Schifflande, Barfüsser-, Aeschen- oder Centralbahnplatz) ein Umsteigepunkt geschaffen werden, der alle Linien verknüpft und Fahrten aus der Agglomeration in die Stadt und mit kurzen Umsteigezeiten auch weiter ermöglicht. Das Netz könnte sternförmig aufgebaut sein.

Ich bitte den Regierungsrat zu prüfen und berichten, wie ein Nachtbusnetz realisiert werden kann.

(Ein ähnlich lautender parlamentarischer Vorstoss wird im Grossen Rat Basel-Stadt eingereicht.)"

2. Antworten des Regierungsrates

Bis Ende 2008 präsentierte sich das Nachtnetz in der Tat hinsichtlich des Angebots, der Tarife und der Fahrpläne uneinheitlich und war im Vergleich zum Angebotsstandard tagsüber nicht mehr zeitgemäss. Gleichzeitig nahmen die Freizeitfahrten zu später Stunde einen immer grösseren Anteil des Verkehrs ein. Aufgrund des heutigen, wenig attraktiven Nachtangebots erfolgte dieser zum grossen Teil mit dem Privatwagen.

Zur Förderung des öV-Anteils auch im Nachtverkehr war also der Bedarf einer strukturierten Verbesserung des Angebots und eines einheitlichen Tarifs sowie gezielter Marketingmassnahmen

zur Bekanntmachung des Angebots gegeben. Analog wurden in mehreren Grossregionen der Schweiz in den letzten Jahren erfolgreich Nachtnetze aufgebaut, die sich ungebrochen grosser Nachfrage erfreuen.

Nach erfolgter [Überweisung](#) des Postulats durch den Landrat am 14. Dezember 2006 (stillschweigend) hatte eine Projektgruppe unter Federführung der Bau- und Umweltschutzdirektion BL (BUD) und des Wirtschafts- und Sozialdepartements BS (WSD) zusammen mit den Transport-Unternehmungen und dem Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) und in Absprache mit den Kantonen Aargau und Solothurn ein Konzept eines regionalen Nachtnetzes (TNW-Nachtnetz) entwickelt. Von Dezember 2007 bis April 2008 wurde eine breite Vernehmlassung bei den Gemeinden der betroffenen Bezirke, bei Verbänden und involvierten Behörden durchgeführt.

2.1. Konzept

Das Konzept umfasst in den Wochenendnächten (FR/SA und SA/SO) dreimalige Abfahrten ausgewählter Tram- und Buslinien der BVB und einer Tramlinie der BLT ab Barfüsserplatz/Theater in die Aussenquartiere der Stadt Basel und in die Agglomeration vor (um 1.30, 2.30 und 3.30 Uhr), sowie zweimalige Abfahrten von Buslinien der BLT und AAGL ab Barfüsserplatz/Theater in die nahe und ferne Agglomeration (um 1.30 und 2.30 Uhr). Weiter erfolgen dreimalige Abfahrten der Regio S-Bahn ab Basel SBB nach Laufen, Gelterkinden und Möhlin (um 1.45, 2.45, 3.45 Uhr).

An bedeutenden S-Bahn-Haltestellen (Dornach-Arlesheim, Zwingen, Laufen, Liestal, Sissach, Gelterkinden, Rheinfelden, Möhlin) fahren zudem zweimal Anschlussbusse in die gesamte Region (2.00 und 3.00 Uhr).

Gegenüber den bisherigen reinen Nach-Hause-Fahrten kann beim neuen Nachtnetz auch unterwegs zugestiegen werden und auch Retourfahrten zurück in die Stadt sind möglich. Durch den zentralen Umsteigepunkt am Barfüsserplatz/Theater können so in der Nacht auch Verbindungen zwischen den Agglomerationen (Bsp. von Ettingen nach Riehen) angeboten werden. Mit dem neuen TNW-Nachtnetz werden 82 der 86 Gemeinden im Kanton Basel-Landschaft bedient (nicht erschlossen bleiben Roggenburg, Burg i.L., Lauwil und Hersberg). Zudem werden die Gemeinden gegenüber dem heutigen Nachtangebot schneller und häufiger bedient.

2.2. Finanzierung

Die Finanzierung des TNW-Nachtnetzes erfolgt zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft nach dem Staatsvertrag, indem der Kanton Basel-Stadt alle Leistungen der BVB und der Kanton Basel-Landschaft alle städtischen Leistungen der BLT und der AAGL trägt. Die Anteilszuscheidung der S-Bahn und der restlichen Leistungen zwischen den Kantonen erfolgt über ein definiertes Berechnungsverfahren (iKV = interkantonaler Verteilschlüssel). Die Berechnung stützt sich dabei auf Art. 7 der Verordnung über die Anteile der Kantone an die Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (KAV) und berücksichtigt insbesondere die Streckenlänge und die Anzahl der Abfahrten auf dem jeweiligen Kantonsgebiet. Die Aufwendungen wurden durch die Transportunternehmen verbindlich offeriert. Die Höhe der Zuschläge (CHF 5.- / CHF 3.-) sowie die Ertragserwartungen aus Zuschlägen und Ticketeinnahmen wurden durch den Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) vorgegeben. Weiter wurden durch den TNW die Aufwendungen für Marketing und Sicherheit festgelegt.

Die Abgeltungen gliedern sich nach einem einmaligen Teil (Initialkosten), der den Rechnungen der beiden ersten Betriebsjahre 2009 und 2010 angelastet wird, und den wiederkehrenden Aufwendungen, die sich über einen Zeitraum von fünf Jahren durch Fahrgast-Steigerungen, Streichung allfällig schlecht genutzter Angebote und dem Beitrag durch Sponsoring auf Null

reduzieren. Mit der Akquisition von Sponsorengeldern ist der TNW beauftragt, wobei bisher aufgrund der Wirtschaftslage noch kein namhafter Sponsor gewonnen werden konnte.

Der Gesamtaufwand des TNW Nachtnetzes umfasst für das Fahrplanjahr 2009 rund CHF 2.0 Mio. Gemäss Kalkulationen des Tarifverbands Nordwestschweiz (TNW) kann für das Fahrplanjahr 2009 mit Erträgen von rund CHF 0.75 Mio. gerechnet werden. Diese Erträge setzen sich zusammen aus Einnahmen aus Zuschlägen (CHF 0.45 Mio.), Einnahmen aus TNW-Tickets (CHF 0.25 Mio.), sowie Beiträgen Dritter (CHF 0.05 Mio.).

Die Erhebung des Nachtnetzzuschlags bereitete anfänglich technische Schwierigkeiten. Diese konnten durch Verbesserungsmassnahmen bei der Distribution schnell gelöst werden. Der Zuschlag selber stiess bei der Einführung auf Widerstand, wird aber unterdessen weitgehend akzeptiert.

So wurde im Kanton Basel-Landschaft mit dem Regierungsbeschluss 2008/1395 vom 14. Oktober 2008 ein Probetrieb des TNW-Nachtnetzes über fünf Jahre bewilligt. Der zusätzliche Abgeltungsbedarf für das Jahr 2009 von total CHF 753'714 wird je zur Hälfte dem Kanton und den Gemeinden über den bestehenden Verteilschlüssel angelastet. Die Finanzierung des TNW-Nachtnetzes für die Jahre 2010 bis 2013 ist im Finanzplan des 6. Generellen Leistungsauftrages im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2010 - 2013 enthalten, der per 28. Mai 2009 vom Landrat beschlossen wurde. Dabei entfallen aber gemäss Beschluss des Landrats zum Finanzausgleichsgesetz (FAG) vom 25. Juni 2009 für die Jahre 2010 - 2013 die Beiträge der Gemeinden, womit sich der Abgeltungsbedarf des Kantons gegenüber dem Beschluss zum 6. GLA entsprechend vergrössert.

Mit dem Entscheid des Landrats zum 6. Generellen Leistungsauftrag 2010-2013 am 28. Mai 2009 wurde die Aufhebung des Nachtnetz-Zuschlags per 2010 beschlossen. Dies aber unter dem Vorbehalt, dass der Grosse Rat Basel-Stadt seinerseits die Aufhebung des Nachtnetz-Zuschlags auch beschliesst. Bisher wurde im Grossen Rat Basel-Stadt kein entsprechender Beschluss gefasst. Es ist aber zu erwarten, dass auch der Grosse Rat demnächst über eine allfällige Abschaffung des Nachtnetzzuschlags beraten wird.

Gemäss obigen Ausführungen entlasten die Einnahmen aus Zuschlägen den Gesamtbetrag der Abgeltungen um rund CHF 750'000. Ohne Einnahmen aus Zuschlägen werden die Abgeltungen um rund ein Drittel von CHF 1.25 auf CHF 1.70 Mio., bzw. der Anteil des Kantons Basel-Landschaft von rund CHF 0.75 auf CHF 1.02 Mio. anwachsen (+ CHF 270'000.-).

2.3. Nachfrage

Das TNW-Nachtnetz konnte auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2008 erfolgreich in Betrieb genommen werden. Es hat auf Anhieb sehr erfreulichen Anklang gefunden. Nach Ablauf der ersten drei Quartale weist das Nachtnetz eine Nutzung von rund 2'200 Einsteigern pro Wochenendnacht auf. Insgesamt haben bisher rund 180'000 Fahrgäste das Angebot genutzt. Damit zeigt sich, dass die für das Jahr 2009 prognostizierte Anzahl Fahrgäste von 190'000 sogar übertroffen werden kann. Gegenüber der Fahrgastzahl im Jahr 2008 von rund 90'000 bedeutet dies bereits im ersten Betriebsjahr mehr als eine Verdoppelung der Fahrgäste!

Besonders erfolgreich hat sich der Betrieb der Nachtttramlinien erwiesen. So konnte ab Basel in Richtung Leimental mit durchschnittlich über 60 Personen pro Kurs eine Vervielfachung der Nachtpassagiere gegenüber 2008 (mit Busbetrieb) verzeichnet werden. Aber auch in Richtung Reinach und Muttenz zeigen sich auf den Tramlinien erfreuliche Zahlen mit durchschnittlich 50 Personen pro Fahrt.

Ebenso haben die Nachtbusse mit Abfahrt in der Stadt auf Anrieb eine grosse Nachfrage generiert. Die Auslastung der Busse in die nähere Agglomeration liegt mit 10-20 Personen pro Fahrt im erhofften Rahmen. In Richtung Riehen wird auf den kommenden Fahrplanwechsel gar eine Umstellung von Bus auf Tram notwendig.

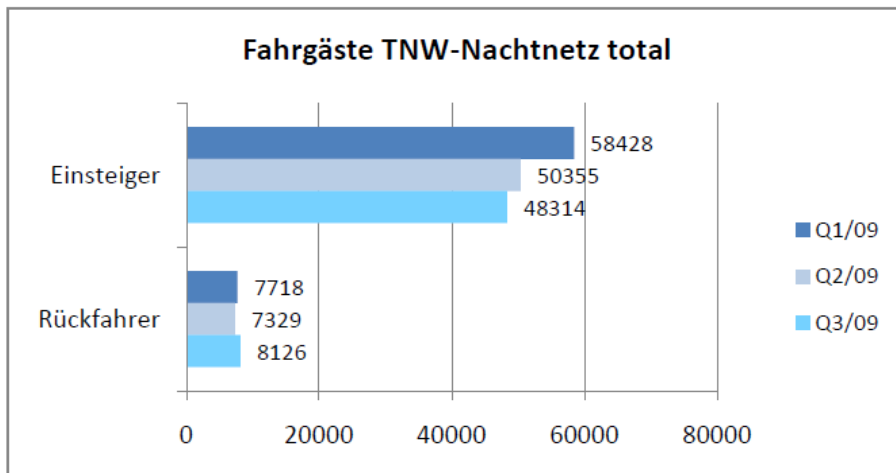


Abb. 1: Fahrgastzahlen TNW-Nachtnetz nach Einsteiger (Fahrt ab Basel) und Rückfahrer (Fahrt Richtung Basel)

Die Nacht-S-Bahn als Rückgrat des regionalen Nachtangebots weist mit einer durchschnittlichen Auslastung von rund 70 Personen pro Fahrt ab Basel eine sehr erfreuliche Bilanz auf. Aufgrund der geringen Zählmenge sind diese Werte jedoch statistisch noch nicht signifikant. Hier wird die SBB-interne Jahresauswertung mehr Klarheit bringen.

Noch eher bescheiden ist die Nachfrage auf den Nachtbussen ab den S-Bahn-Bahnhöfen in der Region. Obwohl auf gewissen Linien eine Verdoppelung der Fahrgäste erreicht werden konnte, bleibt das Niveau insgesamt noch eher verhalten. Zwar übernehmen die Busse ihre Funktion als Abnehmer der Nacht-S-Bahn-Reisenden im erwarteten Ausmass, hingegen konnte noch keine namhafte Nutzung dieser Nachtangebote für lokale Bedürfnisse erreicht werden.

Insgesamt zeigt sich nach drei Quartalen, dass das TNW-Nachtnetz ein Erfolg ist und einem echten Bedürfnis entspricht. Für die nächsten Jahre ist mit einer steigender Bekanntheit und zunehmenden Akzeptanz und Nutzung des Nachtnetzes zu rechnen. Die im Businessplan hinterlegten Fahrgastzahl-Zuwächse von rund 15% pro Jahr scheinen realistisch, zeigen sich doch auch in den anderen Grossregionen mit Nachtnetzen analoge Tendenzen.

2.4. Ausblick

2010 wird das Nachtnetz auf dem Gebiet des Kantons Baselland mit Ausnahme der Verlängerung der Nachtttramlinie bis Pratteln in der ursprünglichen Form belassen. Das Controlling wird noch ein weiteres Jahr weitergeführt. Aus den Erkenntnissen des gesamten Jahres 2009 und der ersten beiden Quartale des Fahrplanjahrs 2010 werden dann im Sommer 2010 mögliche Angebotsanpassungen evaluiert, die auf den Fahrplan 2011 in Kraft treten. Diese können sowohl Angebotsausbauten wie auch -abbauten umfassen. Tendenzen möglicher Anpassungen sind aber bis jetzt nicht erkennbar.

Grundsätzlich sehr erfreulich sieht die Bilanz auch hinsichtlich Sicherheit aus. Seit Inbetriebnahme des neuen Nachtnetzes kam es zu keinen nennenswerten Gewaltmeldungen. Im Gegenteil, das Echo bei den Benützern und auch in den Medien war durchwegs positiv. Dies ist dem professionellen Sicherheitskonzept des TNW mit Begleitung und Patrouillierung in den Fahrzeugen und an neuralgischen Umsteigepunkten zu verdanken.

Weiter kann auch hinsichtlich Verkehrssicherheit eine positive Bilanz gezogen werden. Seit Inbetriebnahme erfolgte auf keiner Nachtlinie ein nennenswerter Unfall. Gleichzeitig sind in den Medien keine Meldungen von Raserunfällen präsent. Das Nachtnetz scheint also auch hier die gewünschte Wirkung einer Steigerung der Verkehrssicherheit erzielt zu haben.

3. Antrag

Mit dem vorliegenden Bericht hat der Regierungsrat das Postulat geprüft und dem Landrat über seine Abklärungen berichtet.

Der Regierungsrat beantragt daher dem Landrat, das Postulat [2006/122](#) als erfüllt abzuschreiben.

Liestal, 22. Dezember 2009

Im Namen des Regierungsrates
der Präsident:

Wüthrich

der Landschreiber:

Mundschin

