

**Ortsbus - Nichtformulierte Volksinitiative betreffend einen Ortsbus in die Quartiere Sichtern und Langhag/Hanro**

Kurzinformation	<p>Mit der nichtformulierten Volksinitiative beantragen die Initianten dem Einwohnerrat der Stadt Liestal, die Einführung eines Ortsbusses in die aktuell nicht mit dem OeV-erschlossenen Quartiere Liestals, namentlich Langhag/Hanro und Sichtern, für eine Pilotphase zu realisieren und aufgrund der Erfahrungen eine definitive Einführung zu prüfen.</p> <p>Der Stadtrat schlägt dem Einwohnerrat einen dreijährigen Probebetrieb für einen Ortsbus in die Quartiere Sichtern und Langhag/Hanro mit einer Linienführung gemäss Abbildung 8 (Variante 3) zu Bruttokosten von total 1'430 TCHF (inkl. MWSt), verteilt über drei Jahre, vor.</p> <p>Mit dieser Vorlage wird die Initiative umgesetzt. Bei einer Ablehnung durch den Einwohnerrat wird die Initiative dem Volk zum Entscheid vorgelegt werden (vgl. § 122 f. des Gemeindegesetzes).</p>				
Anträge	<ol style="list-style-type: none">1. Der Einwohnerrat beschliesst einen dreijährigen Probebetrieb für einen Ortsbus in die Quartiere Sichtern und Langhag/Hanro.2. Der Einwohnerrat beschliesst die Bruttokosten zu Lasten der Einwohnerkasse von total 1'430 TCHF (inkl. MWSt) verteilt über drei Jahre.				
	<p>Liestal, 07. Mai 2019</p> <p style="text-align: right;">Für den Stadtrat Liestal</p> <table><tr><td>Der Stadtpräsident</td><td>Der Stadtverwalter</td></tr><tr><td>Daniel Spinnler</td><td>Benedikt Minzer</td></tr></table>	Der Stadtpräsident	Der Stadtverwalter	Daniel Spinnler	Benedikt Minzer
Der Stadtpräsident	Der Stadtverwalter				
Daniel Spinnler	Benedikt Minzer				

DETAILINFORMATIONEN

1. Ausgangslage / Rechtsgrundlage

1.1. Initiative

Das Initiativkomitee Ortsbus hat am 2. Februar 2016 die nichtformulierte Volksinitiative betreffend einem Ortsbus in die Quartiere Sichert und Langhag/Hanro mit 548 gültigen Unterschriften eingereicht.

Darin stellen die 548 unterzeichnenden, im Kanton Basel-Landschaft stimmberechtigten Personen, gestützt auf § 122 Abs. 1 des Gemeindegesetzes, das folgende nichtformulierte Begehren:

Wir beantragen dem Einwohnerrat der Stadt Liestal, die Einführung eines Ortsbusses in die aktuell nicht OeV-erschlossenen Quartiere Liestals, namentlich Langhag/Hanro und Sichert, für eine Pilotphase zu realisieren und aufgrund der Erfahrungen eine definitive Einführung zu prüfen. Im Verkehrskonzept Liestal vom September 2014 wurde eine sinnvolle Linieneinführung in Form zweier Schlaufen skizziert. Ein Taktfahrplan soll die Benützung des kinderwagen- und rollstuhlgängigen Kleinbusses attraktiv machen.

1.2. Erschliessung mit dem OeV in Liestal

Liestal ist grundsätzlich sehr gut mit dem OeV erschlossen. Dazu leistet der Bahnhof mit seinem Angebot der Regio S-Bahn und den Fernverkehrshalten einen wesentlichen Beitrag. Ausserdem profitiert Liestal vom Angebot der regionalen Buslinien, die die umliegenden Dörfer mit dem Bahnhof verbinden. Diese Linien verkehren weitgehend auf den Hauptverkehrsachsen und erschliessen en Passant die umliegenden Quartiere der Stadt Liestal. Mit dieser Erschliessungslogik bleiben aber die Quartiere abseits dieser Achsen deutlich schlechter erschlossen. Diese Quartiere haben teilweise zudem den Nachteil, dass sie auch von der Topographie her schwieriger zu erschliessen sind und erst noch weniger dicht bebaut sind.

1.3. Angebotsdekret

Die Rechtsgrundlage für die Finanzierung des OeV Angebots und die Erschliessungspflicht des Kantons bildet das Dekret über das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (Angebotsdekret).

Im §6 sind die räumlichen Erschliessungskriterien wie folgt dargelegt

1 Siedlungsgebiete gelten als erschlossen, wenn die Luftliniendistanz zum nächsten Haltepunkt folgende Werte nicht übersteigt:

- a. 350 Meter bei Haltestellen von Buslinien, Tramlinien und schmalspurigen Vorortslinien;*
- b. 600 Meter bei Haltestellen, Stationen und Bahnhöfen der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB);*
- c. 2000 Meter während der Nebenverkehrszeiten (§ 11 Absatz 3).*

2 Besondere topographische oder nutzungsbedingte Gegebenheiten sind zu berücksichtigen.

Im § 7 sind die Kriterien für zusätzliche Erschliessungsgebiete definiert

1 Ausserhalb der Angebotsbereiche (A) und (B) liegende, zusammenhängende Baugebiete sind durch den öffentlichen Verkehr zu erschliessen, wenn sie mindestens 6 ha umfassen und durchschnittlich pro überbaute ha wenigstens 100 Einwohner/Einwohnerinnen und/oder Arbeitsplätze aufweisen.

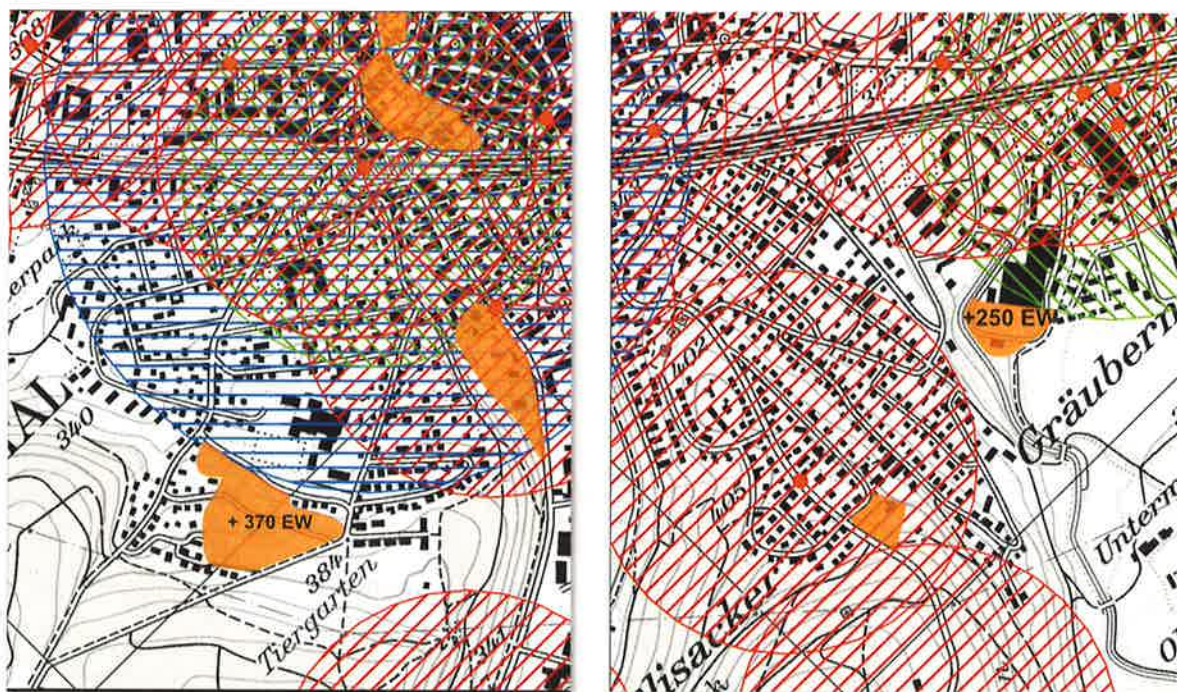


Abbildung1: Erschliessung des Sichterquartiers und des Langhag/Hanro Quartiers gemäss Angebotsdekret. Blau: Einzugsgebiet 600 m um den Bahnhof, Rot: Einzugsgebiet 350 m zur nächsten Bushaltestelle, grün Einzugsgebiet 350 m zur Waldenburgerbahn. Orange Punkte: Haltestellen. Datengrundlage: Geoview.bl.ch.

Gemäss Angebotsdekret gelten somit die betroffenen Quartiere weitgehend als gut erschlossen. Das Sichterquartier liegt im Perimeter des Bahnhofes Liestal, das Langhagquartier liegt innerhalb der Abstandsradien der Waldenburgerbahn und der Buslinien auf der Kasernenstrasse und der Seltisbergerstrasse. In den Teilbereichen, die ausserhalb der Einzugsbereiche liegen, ist die Bevölkerungsdichte zu tief, als dass der Kanton gemäss Angebotsdekret eine Verpflichtung zur Erschliessung hätte.

In das Angebotsdekret geht nur die Distanz zur nächsten Haltestelle ein, nicht aber die Topographie bzw. die Durchschneidung durch die Bahnlinien, Gewässer oder Strassenachsen. Zudem basiert die Logik des heutigen Busnetzes auf einem Regionalbuskonzept, das die umliegenden Gemeinden und die Haltestellen in der Stadt Liestal primär mit dem Bahnhof Liestal verbindet. Somit sind im derzeitigen Busnetz die Verbindungen von den Wohnquartieren der Stadt Liestal zu den wichtigen Orten von Interesse (Points of Interest), wie z.B. den Sportanlagen Gitterli oder dem Altersheim Frenkenbündten untergeordnet ausgebildet.

Derzeit wird in diversen Quartieren neuer Wohnraum gebaut. Im Sichterquartier sind Wohnungen für rund 370 zusätzliche Einwohnerinnen und Einwohner in der Planung (QP Tiergartenstrasse, AEP Burgunderstrasse, AEP Talackerstrasse, Überbauung Sutter). Im QP Tiergartenstrasse sind Familienwohnungen geplant. Der neue Wohnraum im AEP Burgunderpark eignet sich vom Ausbaustandard her sehr gut auch als gehobene Alterswohnungen. Allerdings ist Lage am Hang für ältere Bewohnerinnen und Bewohnerinnen ein Hinderungsgrund dorthin zu ziehen. Deshalb gelangten diverse mögliche Bewohnerinnen und Bewohner mit der Frage an die Stadt, ob hier nicht ein Ortsbus eingeführt werden könnte.

Auf dem Hanro-Areal sind derzeit Wohnungen für rund 250 zusätzliche Einwohnerinnen und Einwohner im Bau. Zielpublikum sind vor allem Familien. Die Initiative fordert auch für dieses Quartier eine bessere Erschliessung.

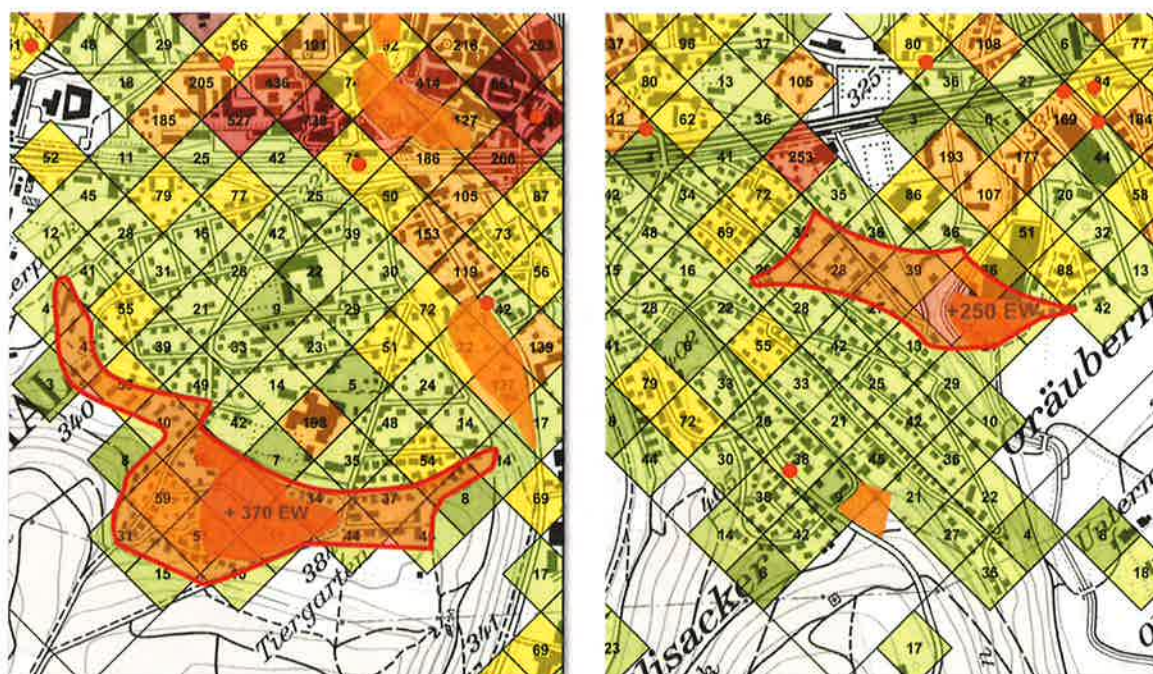


Abbildung 2: unerschlossenes Gebiet im Sichterquartier und im Langhag/Hanro- Quartier. Hektarstarerdaten Einwohner und Beschäftigte 2016. Quelle Geoview.bl.ch

2. Projektbeschreibung

2.1 Ziele des Angebots

Der Ortsbus soll die beiden Quartiere Sichter und Langhag- Hanro mit dem Bahnhof (Pendler) aber auch mit dem Stedtl (Einkauf, Dienstleistung) verbinden. Im Hanro Areal hat es zudem diverse Arbeitsplätze und Bildungseinrichtungen. Obschon der Ortsbus nicht darauf ausgerichtet ist, die Schülerinnen und Schüler vom Bahnhof ins Gymnasium zu transportieren, so weisen die beiden Äste dank den Schulen in diesen Quartieren auch ein Nachfragepotential in Bezug auf Schüler- und Lehrpersonen auf.

Zudem könnte der Ortsbus eine OeV Verbindung innerhalb der Stadt zu den wichtigen Orten von Interesse, z.B. den Sportanlagen am Gitterli, zum Altersheim Frenkenbündten schaffen. Die beiden Quartiere weisen ein Potential für Freizeitnutzer auf, die z.B. Besuche im Altersheim Frenkenbündten machen möchten, oder, sofern der Ast Langhag/Hanro auch die Sportanlagen Gitterli und das Kunsturnzentrum an der Rosenstrasse bedient, die diversen Sportmöglichkeiten nutzen möchten.

2.2 Varianten und Kosten

Gemeinsam mit der AAGL wurden diverse Varianten und Kosten ausgearbeitet und auf ihre Realisierbarkeit überprüft.

2.2.1 Fahrzeugwahl

Angehts eines angestrebten Kostendeckungsrads von 25% und den entsprechenden Fahrgastzahlen, wäre der Einsatz eines «Sprinter» Busses mit einem Angebot von rund 15 Plätzen eine sinnvolle Grösse. Dieser kleine Bus würde das Quartier wenig belasten, könnte gut auf den Quartierstrassen zirkulieren und würde vom Platzangebot her zu den meisten Tageszeiten genügen. Allerdings gilt es zu berücksichtigen, dass zu Schulanfang und Schulseife vermutlich doch einige Schülerinnen und Schüler sowie Lehrpersonen das Busangebot nutzen werden. Da für das Busunternehmen eine Transportpflicht besteht, könnte das Angebot im «Sprinterbus» dann zu klein sein.

Die AAGL kann mit einem 10 Meter Bus (23 Sitzplätze und 59 Stehplätze) ein gutes Angebot machen, da dieser als Redundanz für eine andere Buslinie weitgehend ungenutzt ist. In Fällen, wo dieser Bus nicht zur Verfügung steht könnte aus der Reserve ein 12 Meter Bus (31 Sitzplätze und 61 Stehplätze) eingesetzt werden.

Die Strecken wurden aus diesem Grund von der AAGL mit einem 12 Meter Bus abgefahren. So konnte der Nachweis erbracht werden, dass die Linienführung mit allen in die Überlegungen einbezogenen Fahrzeugen befahren werden kann. Die definitive Fahrzeugwahl ist im Rahmen der Ausarbeitung der verbindlichen Offerte zu bestimmen.

2.2.2 Betriebszeiten

Die Betriebszeiten sind der bestimmende Faktor für die Kosten, wobei die Kosten für den Chauffeur der Busse den grössten Anteil ausmacht. Neben der Linienführung sind sie aber auch massgebend für das Nachfragepotential und somit für die möglichen Einnahmen aus der Abgeltungsrechnung.

Die Kosten für drei Angebotsvarianten wurden grob abgeschätzt.

Angebot durchgehend:

Montag - Freitag 6 - 19:30 Uhr durchgehend im Halbstundentakt, 27 Kurspaare

Samstag von 8:30 - 13 Uhr im Halbstundentakt, 9 Kurspaare

Sonntags kein Angebot

Richtpreis: CHF 425'000.-

Angebot Pendler:

Montag bis Freitag 6 - 8 Uhr, 11 - 14 Uhr, 16 - 19 Uhr, 16 Kurspaare

Samstag und Sonntag kein Angebot

Richtpreis: CHF 250'000.-

Angebot Einkauf:

Montag bis Samstag 9 - 11:30 Uhr, 14 - 16 Uhr, 9 Kurspaare

Samstag und Sonntag kein Angebot

Richtpreis: CHF 180'000.-

2.2.3 Linienführung

Die Linienführung im **Sichternquartier** ergibt sich aus den Möglichkeiten, die Quartierstrassen mit einem 12 Meter Bus zu befahren. Evaluiert wurde auch eine Variante, die bis zum Sichternhof führen würde. Diese Variante wurde verworfen, weil sie eine längere Umlaufzeit bedingen würde und weil das Nutzerpotential während der Woche als zu gering eingeschätzt wurde. Weitere evaluierte, aber verworfene Varianten sind im Anhang aufgeführt.

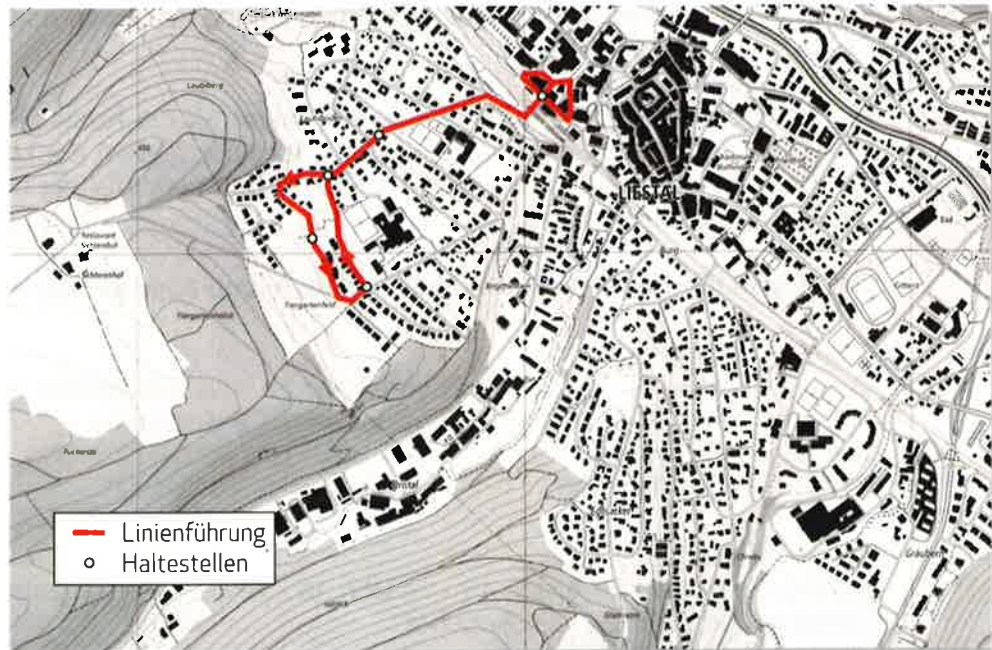


Abbildung 3: Linienführung des Ortsbusses im Sichternquartier.

Mit zwei Haltestellen am Bahnhof und drei Haltestellen im Quartier erschliesst der Bus das gesamte Quartier optimal. Die Sichternstrasse liegt mitten im Quartier und ermöglicht den Zugang in die seitlichen Quartiere. Die Schlaufe Burgunderstrasse / Talacherstrasse ersetzt eine Wendemöglichkeit und bedient zugleich die Quartierstrassen, welche an die Tiergartenstrasse anschliessen.

Auf dieser Linie besteht ein Betriebs- und Kostenrisiko durch das Gymnasium. Es ist damit zu rechnen, dass auch Schülerinnen und Schüler den Bus benützen wollen. Dies dürften dann zu Schulbeginn jeweils mehrere hundert Personen gleichzeitig sein. Wegen der gesetzlichen Beförderungspflicht müssten die Transportkapazitäten auf solche Nachfragespitzen ausgerichtet werden (es dürfen keine Personen vom Transport ausgeschlossen werden). Über die Fahrplangestaltung und die Platzierung der Haltestellen kann dieses Risiko reduziert werden, so dass der Bus für die Gymnasiasten zeitlich und örtlich möglichst nicht attraktiv ist. Deshalb sind die Haltestellen bewusst nicht ganz nahe beim Gymnasium platziert.

Distanz: 2.6 km

Fahrzeit: 11 Minuten

Haltestellen: 8

Für den Ast in das **Langhag/Hanroquartier** wurden drei Varianten näher untersucht.

Zusätzlich könnte die Erschliessung des Quartiers mit einer weiteren Haltestelle der Linie 72 im Bereich der Einmündung der Spittelerstrasse - Eglisackerstrasse verbessert werden.

Weitere Varianten wurden geprüft und verworfen. Sie sind im Anhang dokumentiert.

Variante 1: Bahnhof - Wasserturmplatz - Burg - Langhagstrasse - Frenke - Frenkenbündten Retour

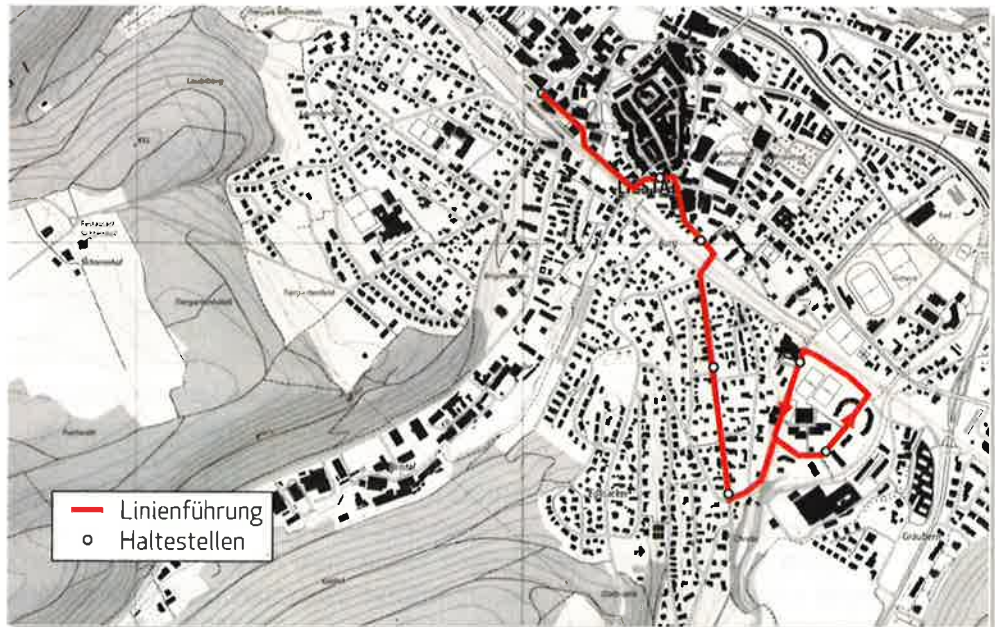


Abbildung 4: Linienführung des Ortsbusses ins Langhag/Hanroquartier, Variante 1.

Diese Variante erschliesst das Langhagquartier über die Langhagstrasse. Mit der Schlaufe, über die Bündtenstrasse - Frenkenstrasse - Gitterliststrasse, die gleichzeitig als Wendeschlaufe dient, erschliesst sie das Hanroareal und das Altersheim Frenkenbündten sowie das relativ dicht bebaute Siedlungsgebiet an der Frenkenstrasse.

Distanz: 4 km

Fahrzeit: 14 Minuten

Haltestellen: 11

Variante 2: Bahnhof - Ziegelhof - Rosentrasse - Gitterli - Frenkenbündten - Frenke Retour

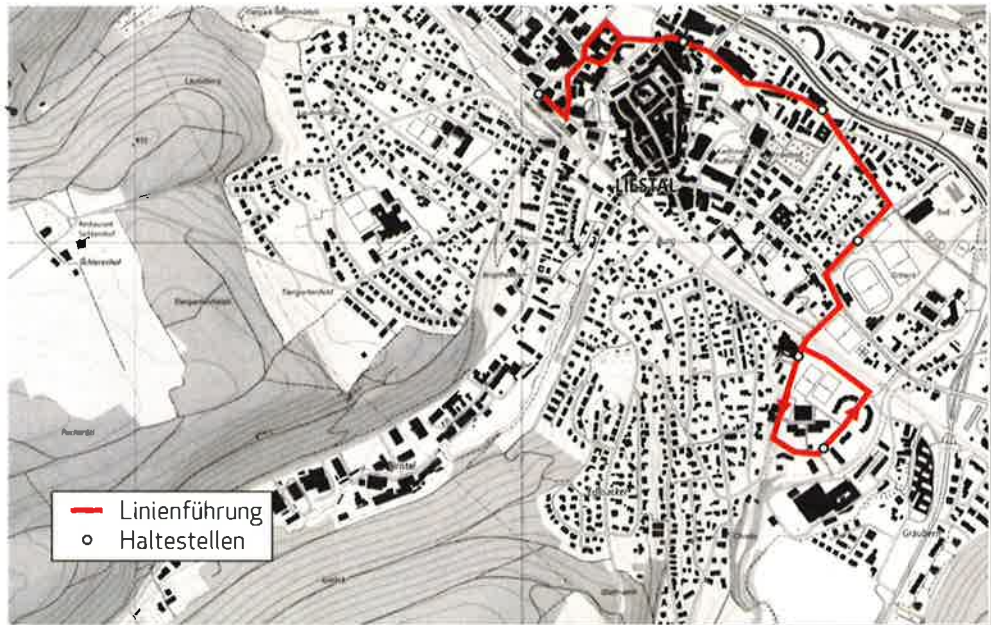


Abbildung 5: Linienführung des Ortsbusses ins Langhag/Hanroquartier, Variante 2.

Auf dem Ast ins Langhag/Hanroquartier könnte die Buslinie zusätzlich zur Erschliessung der beiden Quartiere mit dem Bahnhof und dem Stedtli auch eine Verbindung zum Sportbad und den Sportanlagen Gitterli sowie zum Altersheim Frenkenbündten schaffen. Zudem ergibt sich eine direkte Querverbindung zwischen den Quartieren nördlich und südlich der Bahngleise. Diese Erschliessung könnte für die Wohnbevölkerung dieser Quartiere auch tagsüber attraktiv sein.

Zudem führt sie nicht über die bereits heute stark belastete Achse Wasserturmplatz Poststrasse. Sie erschliesst das Stedtli mit der Haltestelle am Ziegelhof.

Ob Haltestellen in den Bereichen Rosenstrasse und Ziegelhof verkehrstechnisch möglich sind, müsste allerdings abschliessend mit dem Kanton BL abgeklärt werden.

Distanz: 4.5 km

Fahrzeit: 14 Minuten

Haltestellen: 11

Variante 3: Ringlinie Bahnhof - Wasserturmplatz - Burg - Langhagstrasse - Frenke - Frenkenbündten - Gitterli - Rosenstrasse - Ziegelhof - Bahnhof

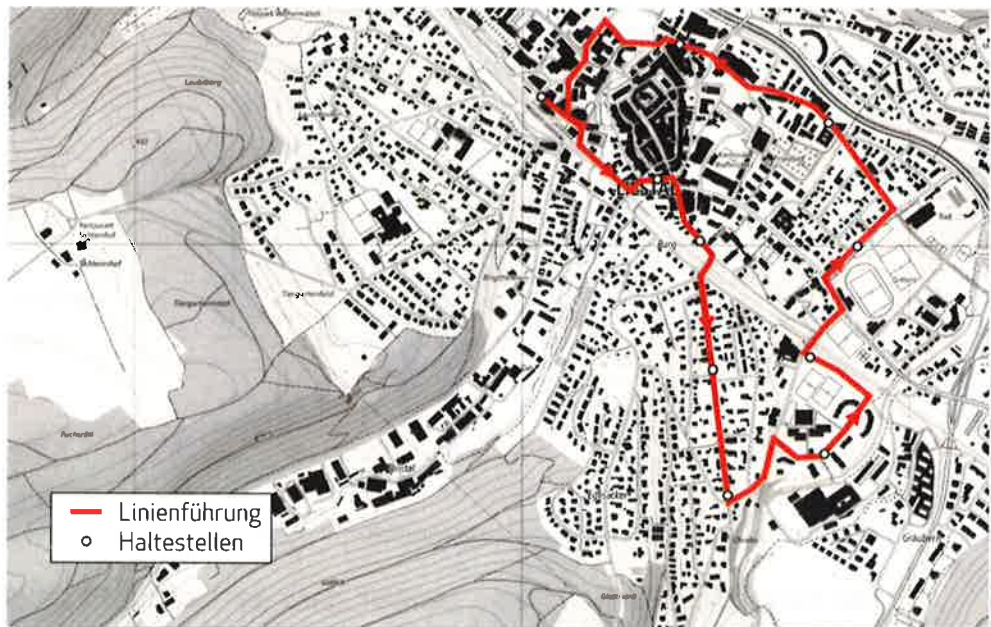


Abbildung 6: Linienführung des Ortsbusses ins Langhag/Hanroquartier, Variante 3.

Die Variante 3 stellt als Ringlinie eine Kombination der beiden ersten Varianten dar. Sie erschliesst einerseits das Langhagquartier und führt aber auch zum Gitterli und in die Rosenstrasse.

Ob Haltestellen in den Bereichen Rosenstrasse und Ziegelhof verkehrstechnisch möglich sind, müsste allerdings abschliessend mit dem Kanton BL abgeklärt werden.

Distanz: 4 km
Fahrzeit: 14 Minuten
Haltestellen: 11

1.2.4 Fahrplansystematik

Die Varianten 1 - 3 sind mit der gleichen Fahrplansystematik fahrbar und mit der vorgeschlagenen Linienführung im Sichertnquartier kombinierbar.

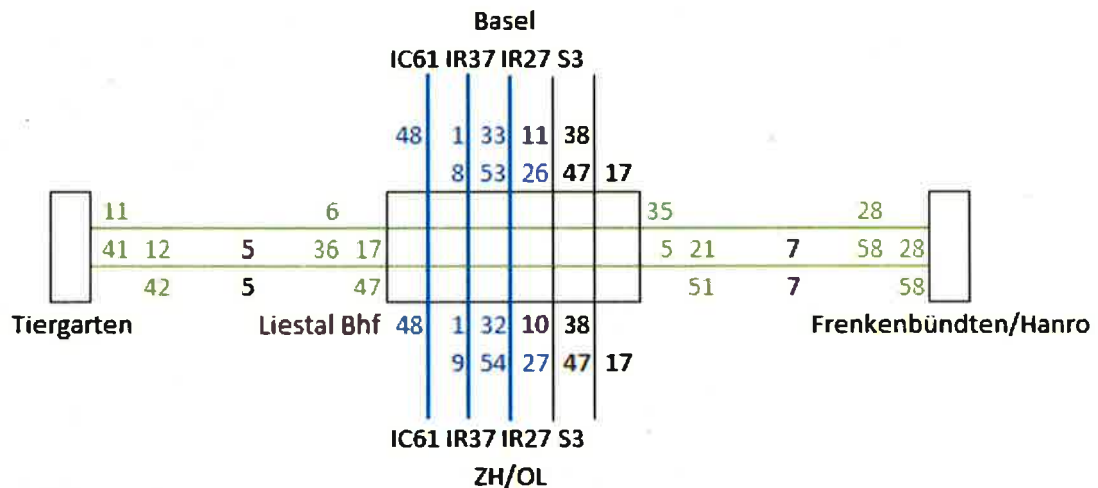


Abbildung 7: ungefähre Fahrplansystematik

Die Fahrplanlage ist jeweils so gewählt, dass der Linienast Liestal Ost zeitlich versetzt zur Linie 72 Seltisberg/Lupsingen bedient wird und Anschluss an die S3 von/nach Basel sowie den IC61 von/nach Olten/Bern besteht.

Für das Sichertn-Quartier ergeben sich Anschlüsse auf die Fernverkehrszüge von/nach Zürich und Luzern/Olten sowie Basel mit genügend Umsteigezeiten.

Einmal pro Runde wird ein Aufenthalt von 4 min ab Bahnhof Liestal eingeplant. Dieser Puffer wird benötigt, um allfällige Folgeverspätungen zu verhindern und um dem Buschauffeur eine WC-Benützung zu ermöglichen.

Am Bahnhof Liestal können bestehende Haltekanten von anderen Linien mitbenützt werden. Welche Haltekanten das sein werden, muss zu einem späteren Zeitpunkt abgeklärt werden.

2.3 Bewertung der Varianten

2.3.1 Betriebszeiten

Die Systematik ist auf einem sauberen Halbstundentakt aufgebaut. Er kann einfach erweitert oder eingekürzt werden. Die Erfahrungen im öffentlichen Verkehr zeigen, dass die Akzeptanz und damit die Nutzung eines OeV Angebots wesentlich von der Regelmässigkeit und der Dichte des Takts abhängt. Angebote werden am besten genutzt, wenn ein einfacher Fahrplan vorliegt und die Anschlüsse vom und zum übergeordneten Netz immer gleich sind, also der Bus regelmässig verkehrt. Lücken in den Nebenverkehrszeiten bewirken, dass der Fahrplan als unregelmässig und unzuverlässig wahrgenommen wird und weniger benutzt wird. Deshalb ist z.B. von einem Angebot nur zu den Spitzenzeiten abzusehen und ein Angebot zu wählen, das über den gesamten Tagesverlauf einen regelmässigen Takt aufweist. Allenfalls kann der Takt zu den Spitzenzeiten verdichtet werden. Ausserdem kann das Angebot am Abend und am Sonntag eingestellt werden.

Aus diesem Grund wird das «Angebot durchgehend» zur Umsetzung im Probetrieb empfohlen.

2.3.2 Linienführung

Variante 1: Für diese Variante spricht die direkte und einfache Linienführung. Sie erschliesst das Stedtli via Wasserturmplatz, lässt aber die Sportanlagen Gitterli und das Kunstturmzentrum aussen vor.

Variante 2: Diese Linie erschliesst das Hanroareal und das Frenkenquartier sehr direkt. Der Mehrwert gegenüber der Variante 1 liegt in der zusätzlichen Erschliessung der Sport- und Freizeitanlagen Gitterli und an der Rosenstrasse. Zudem führt sie nicht über die heute stark belastete Strecke Poststrasse - Wasserturmplatz. Allerdings erschliesst sie das Langhagquartier weniger gut als mit einer Linienführung durch die Langhagstrasse.

Variante 3: Als Ringlinie erschliesst sie sowohl das Langhagquartier als auch die weiteren Orte von besonderem Interesse. Die Ringlinie hat allerdings den Nachteil, dass sie weniger gut verständlich ist, als eine direkte Linie im Gegenverkehr.

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Vorteile	Gute Erschliessung des Langhag-Quartiers, des Altersheims Frekenbündten und des Hanro-Areals.	Erschliesst auch die Sportanlagen Gitterli und die Rosenstrasse. Verbindet die Quartiere nördlich und südlich der Bahn.	Sowohl das Langhag-Quartier als auch Rosenstrasse und Sportanlagen Gitterli können erschlossen werden. Verbindet die Quartiere nördlich und südlich der Bahn.
	Einfach verständliches Konzept.	Einfach verständliches Konzept.	Geringere Lärmbelastung der Quartiere da der Bus überall nur in einer Richtung durchfährt.
	Geringe Staugefahr, hohe Fahrplanstabilität.	Gut ausgebaute Strasseninfrastruktur.	
Nachteile	Sportanlagen Gitterli und Rosenstrasse wird nicht erschlossen.	Langhagquartier wird nicht optimal erschlossen	Für Fahrgäste weniger attraktiv, da Rundkurs (schlechtere Merkbarkeit, viele Verbindungen nur in eine Richtung möglich, unterschiedliche Reisezeiten je nach Richtung)
	Keine Querverbindung der Quartiere südlich und nördlich der Bahn.	Erhöhte Staugefahr im Bereich Rosenstrasse sowie Gasstrasse /Weierweg hat einen negativen Einfluss auf die Fahrplanstabilität in den Spitzenzeiten.	Erhöhte Staugefahr im Bereich Rosenstrasse sowie Gasstrasse /Weierweg hat einen negativen Einfluss auf die Fahrplanstabilität in den Spitzenzeiten.
		Unsicherheit, ob Haltestellen in den Bereichen Rosenstrasse und Gestadeckplatz möglich sind.	Unsicherheit, ob Haltestellen in den Bereichen Rosenstrasse und Gestadeckplatz möglich sind.

2.3.3 Empfehlung des Stadtrats: Variante 3

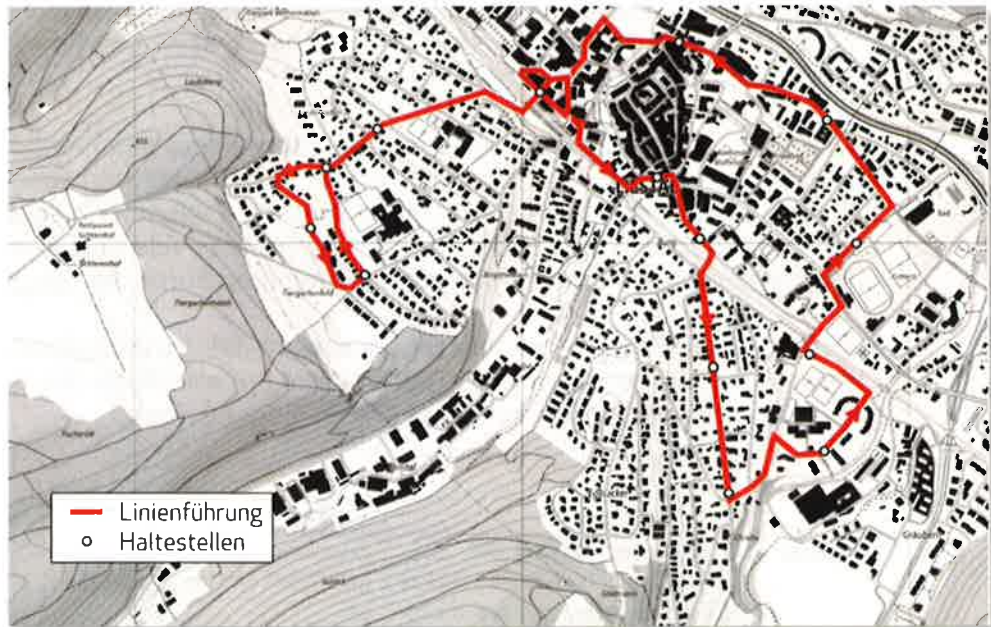


Abbildung 8: Linienführung Sichtenquartier und Langhag/Hanroquartier gemäss Variante 3

In Abwägung der Vor- und Nachteile empfiehlt der Stadtrat den Probebetrieb mit der Variante 3 gemäss Abbildung 8 einzuführen. Ausschlaggebend für diese Empfehlung ist, dass damit sowohl das Langhagquartier, als auch die Sportanlagen Gitterli und die Rosenstrasse erschlossen werden und insbesondere die Quartiere auf beiden Seiten der Bahnlinie miteinander verbunden werden.

2.4 Probebetrieb

Der Ortsbus soll zunächst in einem Probebetrieb über die Dauer von drei Jahren eingeführt werden. Erfahrungen aus anderen Gemeinden zeigen, dass die Etablierung einer neuen Linie zwischen 3 und 5 Jahren Zeit benötigt. Der Ortsbus Pratteln hat nach 5 Jahren einen Kostendeckungsgrad von rund 25% erreicht.

Zielsetzung für den Ortsbus Liestal sollte sein, im ersten Jahr einen Kostendeckungsgrad von 10% zu erreichen. Im dritten Jahr sollten 15 - 20% erreicht werden.

3. **Massnahmen / Termine**

Sofern der Einwohnerrat der Vorlage vor den Sommerferien zustimmt und keine Referendumsabstimmung erfolgt, könnte der Ortsbus bereits auf den Fahrplanwechsel 2019/2020 eingeführt werden

4. Finanzierung

Gemäss dem Richtangebot der AAGL ist mit jährlichen Kosten von ca. 425 TCHF (exkl. MWSt) zu rechnen. Hinzu kommen Kosten für das Marketing der neuen Linien. Es ist aber auch mit Einnahmen zu rechnen. Realistischerweise ist im ersten Jahr mit einem Kostendeckungsgrad von 10% zu rechnen. Angestrebt wird im dritten Jahr ein Kostendeckungsgrad von 15 - 20%.

	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr
Betrieb Ortsbus	CHF 460'000.-	CHF 460'000.-	CHF 460'000.-
Marketing	CHF 30'000.-	CHF 10'000.-	CHF 10'000.-
Bruttokosten / Jahr	CHF 490'000.-	CHF 470'000.-	CHF 470'000.-
Annahme Einnahmen	CHF - 46'000.-	CHF - 69'000.-	CHF - 92'000.-
Nettokosten/Jahr	CHF 444'000.-	CHF 401'000.-	CHF 378'000.-

Alle Kosten inkl. MWSt

Kleinere Anpassungen an der Strassenführung sind nötig. So müsste die Einmündung Talacherstrasse in die Sichertstrasse leicht angepasst werden, damit der Bus nicht aufschlägt.

- Folgekosten (Kapitaldienst, Werterhaltung, Betrieb, Abschreibungen)

Wenn sich der Probebetrieb als erfolgreich erweist und definitiv weitergeführt werden sollte, müssten die neuen Haltestellen auf einen behindertengerechten Standard ausgebaut werden. Pro Haltestelle sind mit Kosten in der Grössenordnung von CHF 30'000.- zu rechnen.

- Gegenfinanzierung

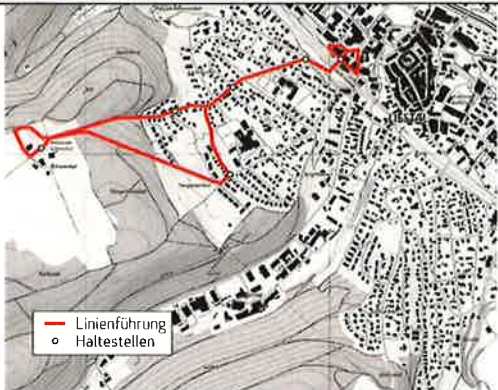

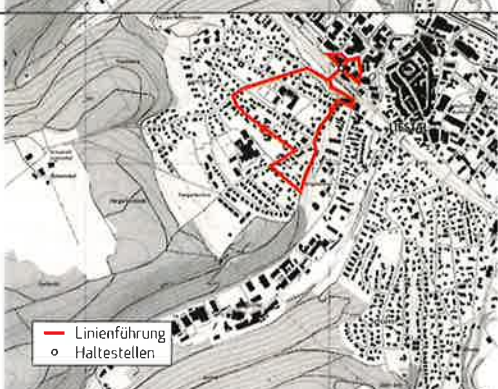

Die jährlichen Kosten bewegen sich in der Grössenordnung eines Steuerprozents.

Es ist aber auch mit Einnahmen zu rechnen. Realistischerweise ist im ersten Jahr mit einem Kostendeckungsgrad von 10% zu rechnen. Angestrebt wird im dritten Jahr ein Kostendeckungsgrad von 15 - 20%.

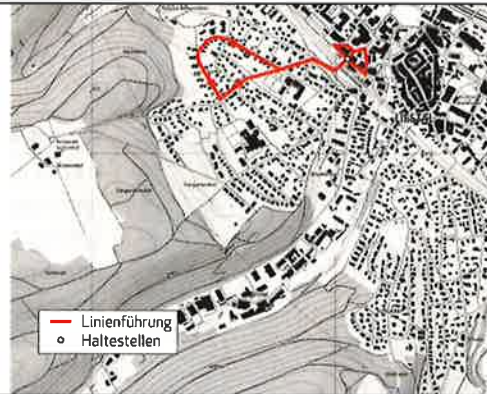
5. Beilagen / Anhänge

Verworfenen Varianten

Verworfenne Linienführungen Sichtern-Quartier



Variante V2: Sichtern lang bis Sichternhof		Begründung: Durch die lange Fahrzeit (18 min) wird ein 30 min-Takt auf dem Abschnitt Liestal Bahnhof – Sichtern verunmöglicht. Dies würde die Attraktivität des Ortsbusses deutlich mindern.
Variante V3: Via Tiergartenstrasse		Begründung: Die Tiergartenstrasse ist im unteren Teil Einbahnstrasse. Im Bereich Tiergartenstrasse 24 ist sie zudem sehr steil, was im Winter zu Problemen führt. Die Linienführung via Sichternstrasse ist einfacher befahrbar und besser kommunizierbar.
Variante V4: Via Tiergartenstrasse – Sommerhaldenweg – Grünhagweg		Begründung: Wegen zu engen Kurven nicht fahrbar.
Variante V5: Via Tiergartenstrasse – Bodackerstr. – Sichternstrasse		Begründung: Wegen zu engen Kurven nicht fahrbar.

**Variante V6:
Via Laubiberg-
strasse – Wid-
mannstrasse**



Begründung:
Quartierstrassen mit spielenden
Kindern, zudem mit max. 150 m
von den Haltestellen der Sich-
ternstrasse optimal erschlossen.
Wurde zugunsten der direkteren
Fahrstrecke verworfen

Verworfenne Linienführungen Liestal Ost

Variante VF: Via Froh- burgstrasse		Begründung: Die Einmündung Spittelerstrasse - Frohburgstrasse kann vom Bus nicht befahren werden. Entsprechend ist die Bedienung der Frohburgstrasse nicht möglich.
Variante VG: Via Rehlagstrasse		Begründung: Die Langhagstrasse ist für eine Buslinie besser geeignet

