



## **Ortsbus - Bericht der Bau- und Planungskommission (BPK) betreffend Vorlage „Ortsbus - Nichtformulierte Volksinitiative betreffend einen Ortsbus in die Quartiere Sichertern und Langhag/Hanro“**

### **1. Grundlage**

An der Ratssitzung vom 22.05.2019 überweist der Einwohnerrat die Vorlage 2019/130 an die BPK.

### **2. Sitzungsablauf**

Die BPK behandelt die Vorlage an zwei Sitzungen, an denen jeweils der zuständige Bereichsleiter Thomas Noack sowie an der zweiten Sitzung auch Stadtrat Franz Kaufmann teilnehmen. Für Rückfragen der Kommissionsmitglieder wurde auch die Kantonsverwaltung (Abteilung öffentlichen Verkehr) einbezogen.

### **3. Beratung der BPK**

#### **3.1 Rahmenbedingungen**

Thomas Noack stellt den Kommissionsmitgliedern die Vorlage vor, welche die Umsetzung der eingereichten Volksinitiative für die Einführung eines Ortsbusses in die Quartiere Langhag/Hanro und Sichertern darstellt. Die Vorlage wurde in Zusammenarbeit mit der Autobus AG erarbeitet. Bei einer Ablehnung der Vorlage durch den Einwohnerrat wird die Initiative dem Volk zum Entscheid vorgelegt werden (vgl. S 122f. des Gemeindegesetzes).

#### **3.2. Schwerpunkte der Beratung**

In ihrer Beratung behandelt die Kommission schwer gewichtig die folgenden Themen:

##### *a) Erschliessungspflicht*

Die Rechtsgrundlage für die Finanzierung des ÖV-Angebots und die Erschliessungspflicht des Kantons bildet das Dekret über das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (Angebotsdekret, Details vgl. Vorlage 2019/138, S. 2 - 4). Ortschaften mit weniger Einwohnern müssen laut Angebotsdekret erschlossen werden, hingegen besteht diese Pflicht nicht für Quartiere mit einer geringen Dichte in grösseren Gemeinden. Seitens des Stadtbauamts wird ausgeführt, dass es basierend auf dem Angebotsdekret weder für die Gemeinde, noch für den Kanton in den eher dünn besiedel-

ten Quartieren Sichertern und Langhag eine Erschliessungspflicht gibt. Daher müssen die Kosten für den vorgeschlagenen Ortsbus vollumfänglich durch die Gemeinde getragen werden.

*b) Betriebszeiten und Dauer des Pilotbetriebs*

Die Kommission kann die in der Vorlage vorgeschlagene Variante für die Betriebszeiten nachvollziehen. Ein wesentlicher Faktor für die Akzeptanz eines ÖV-Angebots stellt ein einfach verständlicher und durchgehender Taktfahrplan dar. Ebenso kann die Kommission die vorgeschlagene Dauer des Pilotbetriebs von drei Jahren nachvollziehen.

*b) Linienführung*

Das Stadtbauamt hat verschiedene Linienführungen für die Erschliessung der Quartiere entwickelt und gegeneinander abgewogen (Vgl. Vorlage 2019/138, S. 6-12).

Im Rahmen der Kommissionsberatung wurde nachgefragt, ob die Platzverhältnisse auf der Rosenstrasse (betrifft Varianten 2 und 3) eine vernünftige Bushaltestelle überhaupt zulassen. Das Stadtbauamt stellt klar, dass es aus Platzgründen keine Busbuchten an der Rosenstrasse geben kann, sondern die Busse auf der Fahrspur halten müssten. Zur Machbarkeit dieser Bushaltestellen (Rosenstrasse ist eine Kantonsstrasse) hat sich die Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD) bisher nicht geäussert.

Seitens der Kommission wurde im Zusammenhang mit der Linienführung auch nachgefragt, ob eine Verbesserung des Angebots im Bereich der Rosenstrasse nicht auch durch eine Umverlegung der Linie 78 erfolgen könnte, indem deren Linienführung statt Kasernenstrasse/Wasserturmplatz/Poststrasse neu auf Gitterlistrasse/Rosenstrasse/Gerberstrasse geändert würde. Dies wurde seitens des Stadtbauamts bereits früher abgeklärt und sei gemäss BUD aufgrund der längeren Fahrzeit nicht machbar.

Ebenso wurde nachgefragt, ob nach dem Bahnhofumbau 2025 in der Planung der Busverbindungen nicht auch mit dem bestehenden Liniennetz Verbesserungen erzielt werden könnten. Diesbezüglich führt das Stadtbauamt aus, dass die Streckenführungen in etwa so wie gehabt bleiben, allerdings werden sie anders durchgebunden, so dass ein Stadtbusnetz entsteht, welches von Frenkendorf/Füllinsdorf bis nach Lausen reicht. Für den Ortsbus wurde zunächst geprüft, ob allenfalls die Haltezeit eines Busses am Bahnhof genutzt werden könnte, um noch eine Zusatzschleife ins Sichertern- oder Langhangquartier zu fahren. Dies ist leider keine Option, da alle Buslinien bereits stark optimiert sind und wenig Standzeiten aufweisen.

Weiter wurde nachgefragt, ob es nicht möglich wäre, bestehende Haltestellen zu verschieben, z.B. auf der Kasernenstrasse um 150 Meter, so wären alle Gebiete im Hanrobereich erschlossen. Das Stadtbauamt teilt mit, dass dies geprüft wurde und tatsächlich eine zusätzliche Haltestelle auf der Kasernenstrasse in der Nähe der Sportanlage Gitterli in einer ersten Planungsphase für das Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal Ost angemeldet wurde. Bis zur Realisierung werde es aber sicherlich noch mehr als 5 Jahre dauern. Die Verschiebung der Bushaltestelle Altmarkt in Richtung Bubendorf wäre ebenfalls eine Option. Damit würde das Oskar Bider Quartier mit den Bussen 70 und 71 besser erschlossen. Der Zeitpunkt für die Realisierung ist aber offen.

Danach setzt sich die Kommission intensiv mit dem Variantenvorschlag der Vorlage auseinander. Die vorgeschlagene Linienführung im Sichernquartier ist in der Kommission unbestritten, weil die anderen, verworfenen Varianten jeweils klare Nachteile gegenüber der vorgeschlagenen Variante aufweisen.

Über die Linienführung in den Quartieren Langhang und Hanro ist sich die Kommission jedoch nicht einig: Während das Stadtbauamt die Variante 3 vorschlägt, welche eine Kombination der Varianten 1 und 2 darstellt, bevorzugen Kommissionsmitglieder die anderen Varianten und stellen jeweils Anträge für ihre Varianten.

Befürworter der Variante 1 stellen in den Vordergrund, dass diese Variante die exakteste Umsetzung der Forderung der Ortsbusinitiative darstellt, im speziellen auch, weil diese Variante am ehesten mit einem in der Initiative geforderten Kleinbus betrieben werden könnte und damit keine grossen Busse durch die teils doch recht engen Quartiere kurven müssten. Durchfahrtsprobleme durch in den Quartieren auf der Strasse parkierte Autos könnten damit ebenfalls verringert werden. Zudem sind einzelne Kommissionsmitglieder der Meinung, dass die Gebiete in der Ebene (d.h. Variante 2 und 3) mehrheitlich bereits genügend gut abgedeckt sind und in Fussdistanz problemlos die nächste Haltestelle erreicht werden kann (Vgl. Vorlage 2019/138, S. 3).

Befürworter der Variante 2 führen an, dass diese Variante für das Publikum attraktiver wäre, weil das publikumswirksame Gebiet der Rosenstrasse mit dem NKL nicht in einer grossen Schlaufe, sondern auf der gleichen Strecke hin- und zurück angesteuert würden. Damit könnte das ÖV-Angebot in Quartieren, die dichter bewohnt sind, gestärkt werden. Sie erhoffen sich dadurch auch einen höheren Kostendeckungsgrad als mit den anderen Varianten. Den Nutzen eines Anschlusses für das Langhagquartier bezweifeln sie.

In der Ausmehrung der gestellten Anträge für die Variante 1 und Variante 2 obsiegt die Variante 1 mit 4 zu 3 Stimmen.

In der darauffolgenden Gegenüberstellung der siegreichen Variante 1 und der Variante 3 des Stadtrats stimmt die Kommission mit 5 Ja und 2 Enthaltungen für die Variante 1. Die Kommission wird deshalb unter Kapitel 4 dem Einwohnerrat einen entsprechenden Antrag stellen.

### *c) Transportpflicht*

Das die Ortsbuslinie betreibende Busunternehmen untersteht der sog. Transportpflicht. Niemand darf von der Fahrt ausgeschlossen werden, der sich an die Verhaltensregeln hält und über einen gültigen Fahrausweis verfügt. Dies könnte auf der Sichernseite der geplanten Ortsbusroute zu überfüllten Fahrzeugen führen, wenn Schülerinnen und Schüler (SUS) in grösserer Anzahl mit dem Ortsbus ins Gymnasium fahren möchten. Die Transportunternehmen reagieren darauf in unterschiedlicher Weise: Beim Gymnasium Oberwil fährt die BLT mit Beiwagen (nicht publizierte Fahrten, die nur zu Schulzeiten verkehren), um die Spitzen abdecken zu können. Diese Leistungen sind wegen der kurzen Einsatzdauer überproportional teuer. Bei der FHNW in Muttenz wird seit der Eröffnung, ganztägig auf einem oder zwei der fünf Umläufe, ein Gelenkbus eingesetzt. Die Kapazität wird hier entsprechend den ganzen Tag zur Verfügung gestellt, auch wenn diese nur zu den Spitzen benötigt wird. Dies macht in der Schweiz wirtschaftlich eher Sinn, da der Anteil an Personalkosten im Verhältnis zu den Gesamtkosten hoch ist. In der durch das Stadtbauamt ausgearbeiteten Vorlage wird der Problematik von allenfalls durch SUS überfüllten Bussen

insofern begegnet, dass deshalb nicht ein Kleinbus, sondern ein 10m resp. in gewissen Fällen auch ein 12m Bus eingesetzt werden soll.

#### *d) Fahrzeuggrösse*

In der Vorlage wird aufgrund der Transportpflicht ein Betrieb mit einem 10m Bus vorgeschlagen, obwohl in der Ortsbusinitiative explizit ein Kleinbus gewünscht wird. Einzelne Kommissionsmitglieder möchten deshalb die Auswirkungen auf die zu erwartenden Kosten erfahren, wenn mit einem Kleinbus gefahren würde.

Das Stadtbauamt hat zusammen mit der Autobus AG die Fragestellung näher erörtert und ist zum Schluss gekommen, dass sich die in der Vorlage ausgewiesenen Kosten nicht wesentlich ändern: Da die Busunternehmen Kleinbussen eine kürzere Lebensdauer beimessen und sie deshalb auf weniger Jahre abschreiben als ein normaler Bus, ist die jährliche Abschreibung in etwa gleich hoch. Die Personalkosten sind unabhängig von der Grösse des Fahrzeugs, einzig die Betriebskosten sind beim Kleinbus jährlich ca. 2000 - 3000 CHF tiefer (geringerer Kraftstoffverbrauch).

Einzelne Kommissionsmitglieder bezweifeln, dass die vorgesehenen Routen mit den vorgeschlagenen 10m resp. 12m langen Bussen zuverlässig gefahren werden können. Dies weil immer wieder Privatwagen auf den betroffenen Strassen parkiert würden. Dem gegenüber entgegnet das Stadtbauamt, dass die Autobus AG die Routen mit einem grossen Bus abgefahren und als fahrbar taxiert hat.

#### *e) Ökobilanz*

Ein Kommissionsmitglied fragt nach der Ökobilanz des Ortsbusbetriebs im Vergleich zum heutigen Zustand. Das Stadtbauamt ist der Fragestellung nachgegangen, kann aber keine verlässliche Antwort liefern. Die einzig relativ gut einschätzbare Grösse ist der CO<sub>2</sub>-Ausstoss des Ortsbusses, welcher durch den Betrieb entsteht. Wieviel CO<sub>2</sub> durch die Nutzer jedoch gespart wird, ist schwierig abzuschätzen. Wird mit den in der Vorlage für das dritte Versuchsjahr prognostizierten Nutzerzahlen von durchschnittlich 4 Personen pro Kurs gerechnet und dass damit nur innerorts MIV-Fahrten substituiert werden, fällt die Ökobilanz sicher negativ aus. Wenn allerdings bewirkt wird, dass Personen in grösserer Zahl durch den Ortsbus nun für längere Fahrten vom MIV auf den ÖV umsteigen, könnte die Ökobilanz ausgeglichen oder sogar positiv werden (in Abhängigkeit der Fahrtlänge).

#### *f) Kosten*

Die Kosten für den Probebetrieb von drei Jahren betragen gemäss Vorlage total 1'430'000 CHF (inkl. MwSt.). Damit bewegen sich die Kosten im Rahmen von rund einem Steuerprozent. Bei einem späteren, definitiven Betrieb müsste gemäss Vorlage für eine behindertengerechte Ausführung pro Haltestelle mit Kosten von 30'000 CHF gerechnet werden (es sind ca. 8 neue Haltestellen geplant). Dieser Betrag erscheint einzelnen Kommissionsmitgliedern als zu tief angesetzt, er kann aber nicht verifiziert werden. Weiter hat die Diskussion bezüglich der Fahrzeuggrösse gezeigt, dass die Kosten auch durch die Wahl eines kleineren Fahrzeugs nicht wesentlich gesenkt werden können. Die BPK empfiehlt dem Stadtrat, dass auch für einen Probebetrieb eine Ausschreibung an verschiedene Anbieter erfolgen soll und die Anbieter auch Varianten mit einem Kleinbus anbieten müssen.

### 3.3. Fazit

Abschliessend diskutiert die BPK die vom Stadtrat beantragte Einführung eines dreijährigen Probebetriebs, verbunden mit den entsprechenden Kosten. Seitens des anwesenden Stadtrats wird dabei erwähnt, dass im Rahmen des laufenden Budgetprozesses einmal mehr klar wurde, dass sich Liestal die Einführung des Ortsbusses im Moment nicht leisten könne, weil die Bereitstellung von neuem Schulraum mit den damit verbundenen Investitionen prioritär behandelt werden müsse. Mehrere Kommissionsmitglieder sind von der Einführung eines Ortsbusses generell nicht überzeugt, weil die hohen Kosten den erwarteten Nutzen bei weitem übersteigen würden. Zudem haben sie grosse Zweifel, ob die Nachfrage für einen Ortsbus schlussendlich wirklich vorhanden sei und verweisen auf den Trend zum E-Bike. Andere Kommissionsmitglieder sehen hingegen nur geringen Nutzen in der Erschliessung der Quartiere am Hang mit einem Ortsbus und sehen eher Bedarf an einer zusätzlichen zentralen Linie für die Stadt. Ein anderes Kommissionsmitglied ist dagegen der Meinung, dass die nun vorliegende Variante Sinn macht und sich Liestal das leisten könne.

Die BPK beschliesst - unter Berücksichtigung ihrer getroffenen Variantenwahl - mit 4 Nein zu einem Ja und 2 Enthaltungen die Einführung eines dreijährigen Probebetriebs sowie den damit verbundenen Budgetantrag abzulehnen.

## 4. Anträge

- 4.1. Die BPK beantragt dem Einwohnerrat mit 5 Ja und 2 Enthaltungen, die Linienführung der Ortsbuslinie in den Quartieren Langhag/Hanro gemäss Variante 1 von Vorlage 2019/138 zu beschliessen.
- 4.2. Die BPK beantragt dem Einwohnerrat mit 4 Nein zu 1 Ja und 2 Enthaltungen, einen dreijährigen Probebetrieb für einen Ortsbus in die Quartiere Sichern und Langhag/Hanro abzulehnen.
- 4.3. Die BPK beantragt dem Einwohnerrat mit 4 Nein zu 1 Ja und 2 Enthaltungen, die Bruttokosten zu Lasten der Einwohnerkasse von total 1'430 TCHF (inkl. MWSt) verteilt über drei Jahre abzulehnen.

---



Thomas Eugster, Präsident BPK

Liestal, 11. September 2019