



Stadt Liestal

Erläuterungen zur Abstimmung

vom 27. September 2020

Ortsbus – nichtformulierte Initiative

An die Stimmberechtigten

Am 2. Februar 2016 reichte ein Initiativkomitee eine nichtformulierte Initiative betreffend Ortsbus in die Quartiere Sichertern und Langhag/Hanro bei der Stadt Liestal ein. Der Stadtrat verabschiedete in der Folge am 7. Mai 2019 einen Umsetzungsvorschlag zuhanden des Einwohnerrats. Der Einwohnerrat lehnte mit Beschluss vom 25. September 2019 den stadträtlichen Antrag für einen dreijährigen Probebetrieb für einen Ortsbus in die Quartiere Sichertern und Langhag/Hanro und einen entsprechenden Bruttokredit in der Höhe von CHF 1,43 Mio. ab. Gemäss § 123 des Gemeindegesetzes ist das Begehren somit der Urnenabstimmung zu unterstellen. Die Stimmberechtigten sind nun aufgefordert, über das Begehren abzustimmen.

Inhaltsverzeichnis

1. Das Wichtigste in Kürze	3
<hr/>	
2. Die Vorlage im Detail	5
<hr/>	
2.1 Die Initiative	5
2.2 Stadträtlicher Umsetzungsvorschlag	5
2.3 Finanzierung	7
3. Behandlung im Einwohnerrat	8
<hr/>	
3.1 Bericht der Bau- und Planungskommission	8
3.2 Beratung und Ablehnung im Einwohnerrat	8
4. Stellungnahme des Initiativkomitees	9
<hr/>	
5. Stellungnahme des Stadtrats	11
<hr/>	
6. Abstimmungsfrage	12
<hr/>	

1. Das Wichtigste in Kürze

Was will die Initiative?

Mit der nichtformulierten Initiative beantragen die Initianten dem Einwohnerat der Stadt Liestal die Einführung eines Ortsbusses in die aktuell nicht mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) erschlossenen Quartiere Liestals, namentlich Langhag/Hanro und Sichtern, für eine Pilotphase zu realisieren und aufgrund der Erfahrungen eine definitive Einführung zu prüfen. Ein Taktfahrplan sollte die Benützung des kinderwagen- und rollstuhlgängigen Kleinbusses attraktiv machen.

Erschliessungspflicht und Transportpflicht

Rechtsgrundlage für die Finanzierung des ÖV-Angebots und die damit verbundene *Erschliessungspflicht* des Kantons bildet das Dekret über das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (Angebotsdekret). Gemäss diesem gelten die betroffenen Quartiere Langhag/Hanro und Sichtern als bereits heute gut erschlossen. Das Sichternquartier liegt im Perimeter des Bahnhofs Liestal, das Langhagquartier liegt innerhalb der Abstandsradien der Waldenburgerbahn sowie der Buslinien auf der Kasernenstrasse und auf der Seltisbergerstrasse. Aus diesem Grund müsste dieser zusätzliche Betrieb des Busangebots – inklusive der Anpassung von Haltestellen – vollumfänglich durch die Stadt Liestal finanziert werden.

Da im Sichternquartier das Gymnasium liegt, müssten – aufgrund der gesetzlichen *Transportpflicht* – die Busse auch die Kapazität aufweisen, eine grosse Anzahl Schülerinnen und Schüler zusätzlich zu transportieren. Das könnte bedeuten, dass zu Schulanfangszeiten zusätzliche Busse eingesetzt werden müssten, was in den im Einwohnerrat vorgelegten Kosten nicht enthalten ist.

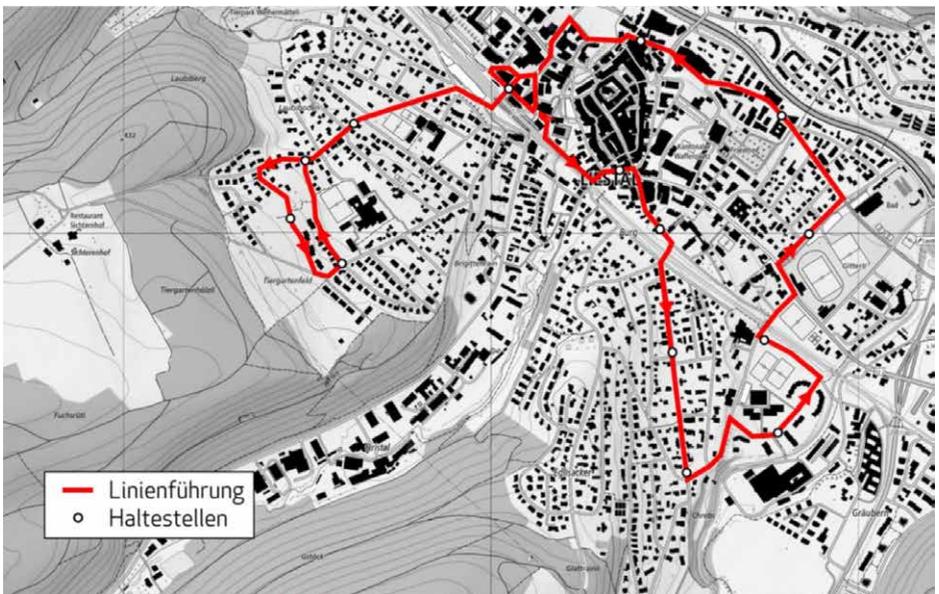
Ablehnung der Vorlage im Einwohnerrat

Mit Vorlage Nr. 2019/138 hat der Stadtrat dem Einwohnerrat – als Umsetzungsvorschlag der nichtformulierten Initiative – einen Bruttokredit in der Höhe von CHF 1,43 Mio. (inkl. MWSt.) für einen dreijährigen Probebetrieb für einen Ortsbus in die Quartiere Sichtern/Langhag beantragt. Die Bau- und Planungskommission, welche die Vorlage beraten hatte, beantragte dem Einwohnerrat die Ablehnung der Vorlage. Der Einwohnerrat hat den Probebetrieb

in der Folge mit 16 Nein Stimmen gegen 13 Ja-Stimmen bei 4 Enthaltungen und den Kredit mit 19 Nein-Stimmen gegen 13 Ja-Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt.

Abstimmung

Gemäss § 123 des Gemeindegesetzes muss die nichtformulierte Initiative mit der Ablehnung durch den Einwohnerrat dem Volk zum Entscheid vorgelegt werden.



**Linienführung mit den Schlaufen ins Sichertnquartier
und ins Langhag-/Hanroquartier gemäss stadträtlicher Vorlage**

2. Die Vorlage im Detail

2.1 Die Initiative

Das Initiativkomitee Ortsbus hat am 2. Februar 2016 die nichtformulierte Volksinitiative betreffend einen Ortsbus in die Quartiere Sichtern und Langhag/Hanro eingereicht. Darin stellen die 548 unterzeichnenden, 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 ÖV-erschlossenen Quartiere Liestals, namentlich Langhag/Hanro und Sichtern, für eine Pilotphase zu realisieren und aufgrund der Erfahrungen eine definitive Einführung zu prüfen. Im Verkehrskonzept Liestal vom September 2014 wurde eine sinnvolle Linienführung in Form zweier Schlaufen skizziert. Ein Taktfahrplan soll die Benützung des kinderwagen- und rollstuhlgängigen Kleinbusses attraktiv machen.»

2.2 Stadträtlicher Umsetzungsvorschlag

Linienführung

Mit der Vorlage Nr. 2019/138 vom 7. Mai 2019 hat der Stadtrat dem Einwohnerrat die Einführung eines Pilotbetriebs für einen Ortsbus vorgeschlagen. Gemäss der Vorlage sollte der Ortsbus die beiden Quartiere Sichtern und Langhag/Hanro mit dem Bahnhof (Pendler), aber auch mit dem Stedtli (Einkauf, Dienstleistung) verbinden. Gemeinsam mit der Autobus AG wurden mehrere Varianten und deren Kosten ausgearbeitet und auf ihre Realisierbarkeit überprüft.

Der Stadtrat führte zur Linienführung im Wesentlichen aus, im Hanro-Areal habe es 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 Schlaufen dank den Schulen in diesen Quartieren auch ein Nachfragepotenzial in Bezug auf Schüler- und Lehrpersonen auf. Zudem könnte der Ortsbus eine ÖV-Verbindung innerhalb der Stadt zu den wichtigen Orten von Interesse, zum Beispiel den Sportan-

lagen am Gitterli und zum Altersheim Frenkenbündten schaffen. Die beiden Quartiere weisen ein Potenzial für Freizeitnutzer auf, die zum Beispiel Besuche im Altersheim Frenkenbündten machen möchten, oder, sofern die Schlaufe Langhag/Hanro auch die Sportanlagen Gitterli und das Kunstturnzentrum an der Rosenstrasse bedient, die diversen Sportmöglichkeiten nutzen möchten.

In Abwägung der Vor- und Nachteile empfahl der Stadtrat, den Probebetrieb mit der Linienführung gemäss obenstehender Abbildung einzuführen. Ausschlaggebend für diese Empfehlung war, 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.

Betriebszeiten

In der Vorlage an den Einwohnerrat wurde ein durchgehendes Angebot, Montag bis Freitag 6.00–19.30 Uhr und samstags von 8.30–13.00 Uhr im Halbstundentakt, zur Umsetzung im Probebetrieb vorgeschlagen. Gemäss den Ausführungen der Autobus AG zeigen die Erfahrungen im öffentlichen Verkehr, dass ein Bus am besten genutzt wird, wenn ein einfach verständlicher Fahrplan vorliegt und die Anschlüsse vom/zum übergeordneten ÖV-Netz immer gleich sind, der Bus somit regelmässig verkehrt.

Kosten

Den wesentlichen Kostenfaktor bei der Einführung eines Ortsbusses bildet nicht die Grösse des Fahrzeugs, sondern die Personalkosten für die Fahrzeugführung. Zu beachten ist gleichwohl, dass gemäss der bundesrechtlichen Transportpflicht die Fahrzeuge in der Lage sein müssen, eine grosse Anzahl Schülerinnen und Schüler zu den Stosszeiten zu transportieren. Bei einer Einführung eines Mindestangebots in Form eines Taktfahrplans sind diese Kosten gegen unten durch den Takt begrenzt. Die Kosten für die Haltestellenschilder und Fahrplanhalter werden durch die Betreiberin übernommen. Weitere Investitionen für die Anpassung der Strasseninfrastruktur und die Haltestellen sind von der Strasseneigentümerin, der Stadt Liestal zu tragen, wobei die Bau- und Planungskommission in ihrem Bericht von acht zusätzlichen Haltestellen mit weiteren – nicht in der Vorlage enthaltenen – Kosten in der Höhe von je CHF 30'000.-- ausgeht.

2.3 Finanzierung

Angebotsdekret – Kostentragung durch die Stadt Liestal

Gemäss § 4 des heute gültigen kantonalen Angebotsdekrets bestimmt der Regierungsrat aufgrund des generellen Leistungsauftrags die Leistungen und die finanziellen Mittel für die jeweiligen (zweijährigen) Fahrplanperioden. Erschliessungen, die über das vom Landrat festgelegte Angebotskonzept hinausgehen, sind Sache der Gemeinden. Die Gebiete Sichertern und Langhag/Hanro erfüllen die Kriterien des Angebotsdekrets nicht, welche eine Finanzierung durch den Kanton vorsehen würden. Das in Frage stehende Angebot eines Ortsbusses trägt somit vollumfänglich die Stadt Liestal. Der reine Betrieb des Ortsbusses veranschlagt der Stadtrat für eine zweckmässige Lösung auf rund CHF 1,43 Mio. Dazu würden rund CHF 240'000.-- einmalige Infrastrukturkosten hinzukommen.

Gemäss der Landratsvorlage 2020/154 «Revision Dekret über das Angebot im regionalen Personenverkehr» (Angebotsdekret) sollen die Gemeinden neu die Möglichkeit erhalten, mit finanzieller Unterstützung durch den Kanton neue Angebote als Probetriebe einzuführen. Werden im Probetrieb die Wirtschaftlichkeitsziele erreicht, kann das Angebot anschliessend in den nächsten Generellen Leistungsauftrag GLA überführt und vollumfänglich vom Kanton bestellt und finanziert werden. Damit können in Zukunft auch Gebiete, für die keine Erschliessungspflicht besteht, einfacher an den ÖV angebunden werden. Die Vorlage ist, Stand Juni 2020, noch nicht vom Landrat beschlossen. Die allfälligen finanziellen Beiträge des Kantons für den hier zur Abstimmung stehenden Probetrieb können erst mit der regierungsrätlichen Ausführungsverordnung abgeschätzt werden.

Finanzierung

Die Kosten für den dreijährigen Probetrieb sind nicht im Entwicklungs- und Finanzplan 2020–2024 eingestellt. Es gilt hierbei zu berücksichtigen, dass der Mittelwert des Saldos der Erfolgsrechnung in den Planjahren 2020–2024 einen Ertragsüberschuss in der Höhe von nur CHF 158'000.-- vorsieht (ohne Berücksichtigung des durch den Einwohnerrat gewährten Teuerungsausgleichs für das Staatspersonal). Die Finanzierung zulasten der Erfolgsrechnung müsste durch Einsparungen in der gleichen Höhe oder durch eine Steuererhöhung realisiert werden, ansonsten müsste das Defizit der Erfolgsrechnung über Schulden getragen werden. Der Saldo der Erfolgsrechnung dient der Finanzierung von Investitionen. Bereits heute bereitet es der Stadt Liestal Mühe, alle anstehenden Investitionen, wie Schulbauten, Sporthallen und -anlagen mit Eigenmitteln finanzieren zu können.

3. Behandlung im Einwohnerrat

3.1 Bericht der Bau- und Planungskommission

Die Bau- und Planungskommission, welche das Geschäft vorberaten hatte, beantragte dem Einwohnerrat – neben einer anderen Variante der Linienführung – mit 4 Nein-Stimmen gegen 1 Ja-Stimme bei 2 Enthaltungen den dreijährigen Probetrieb und den Bruttokredit in der Höhe von CHF 1,43 Mio. (inkl. MWSt.) abzulehnen. Die Ablehnung begründete die Kommission in ihrem Bericht vom 11. September 2019 im Wesentlichen damit, dass die hohen Kosten den erwarteten Nutzen bei weitem übersteigen würden. Zudem habe die Mehrheit der Kommission grosse Zweifel, ob die Nachfrage für einen Ortsbus schlussendlich wirklich vorhanden sei, insbesondere beim aktuellen Trend zu E-Bikes.

3.2 Beratung und Ablehnung im Einwohnerrat

Der Einwohnerrat beriet das Geschäft an seiner Sitzung vom 25. September 2019. Im Vordergrund der Ablehnung des Begehrens standen im Wesentlichen die Bedenken, wonach das Kosten-Nutzen-Verhältnis schlecht sei. Bei allen Vor- und Nachteilen müsse man angesichts der Folgekosten feststellen, dass sich die Stadt im Moment keinen Ortsbus leisten könne. Bei den (erwarteten) wenigen Nutzerinnen und Nutzern des Angebots seien die Kosten pro Fahrt und Person sehr hoch. Auch Umfragen zeigten, dass der Ortsbusbedarf fraglich sei. Ruftaxi-Lösungen für das Langhagquartier und auch das Projekt Sichternbus seien bereits früher gescheitert.

Nach ausgiebiger Diskussion hat der Einwohnerrat den stadträtlichen Antrag für einen dreijährigen Probetrieb für einen Ortsbus in die Quartiere Sichtern und Langhag/Hanro mit 13 Ja-Stimmen gegen 16 Nein-Stimmen bei 4 Enthaltungen abgelehnt. Der Antrag des Stadtrats zur Bewilligung der Bruttokosten in der Höhe von TCHF 1'430 (inkl. MWSt.) wurde mit 13 Ja-Stimmen gegen 19 Nein-Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt.

4. Stellungnahme des Initiativkomitees

Ja zu einer Testphase eines Ortsbusses in die Quartiere Sichtern und Langhag/Hanro

Die nichtformulierte Volksinitiative «für einen Ortsbus in die Quartiere Sichtern und Langhag/Hanro» fordert einen Testbetrieb, um eine sinnvolle und finanziell tragbare Lösung für einen Ortsbus in die genannten Quartiere zu prüfen. Die Initiative wurde im Jahr 2016 mit 548 Unterschriften bei der Stadt Liestal eingereicht.

Aus den folgenden Gründen ist dieser Testbetrieb dringend nötig:

1. Weite Teile Liestals sind durch gemeindeübergreifende Buslinien an den öffentlichen Verkehr angebunden, ausgeschlossen davon sind Quartiere ausserhalb dieser Hauptverkehrsachsen. Vom öffentlichen Verkehr sollten aber alle gleich profitieren, egal in welchem Quartier sie wohnen. Die schweizweit hochgehaltene Solidarität für eine gerechte Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist eine Tradition, die wir auch in Liestal leben sollten.
2. Liestal positioniert sich stolz als Energiestadt. Im neuen Energieleitbild der Stadt unter Absatz 4. «*Mobilität*» steht folgendes: *Energieeffiziente Mobilitätsformen wie Langsam- und öffentlicher Verkehr sollen einen möglichst hohen Anteil an der Mobilität tragen. Es soll möglich sein, ohne eigenes Auto auszukommen.* Obwohl immer mehr Menschen für kurze Strecken auf das Auto verzichten und für längere Strecken auf den Zug umsteigen wollen, ist das Leben ohne eigenes Auto in den Quartieren Hanro, Langhag und Sichtern beschwerlich. Liestal soll die Rolle als Energiestadt wahrnehmen und den Betrieb eines Ortsbusses testen.
3. Zurzeit wird der Bahnhof Liestal für mehrere Hundert Millionen Franken für bessere Nah- und Fernverkehrsverbindungen um- und ausgebaut. Der neue Ortsbus ist nötig, um die Pendlerströme von und zum Bahnhof abzufangen.

4. Liestal präsentiert sich als zukunftsorientierte und nachhaltige Stadt, die unter anderem mit einem starken öffentlichen Verkehr wirbt. Wer im steilen Sicherternquartier und in den peripheren Gebieten Hanro und Langhag mit Kinderwagen und Gepäck unterwegs, körperlich eingeschränkt oder zu jung ist, um sich selbständig und sicher durch die Stadt zu bewegen, ist auf den öffentlichen Verkehr angewiesen, um das Zentrum, den Bahnhof, das Spital oder die Freizeitanlagen erreichen zu können.
5. Alle Quartiere der Stadt haben sich in den vergangenen Jahren stark entwickelt. Zur Attraktivität der Quartiere gehört eine gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr. Mit einem Ortsbus werden wichtige Institutionen und Ausflugsziele an den öffentlichen Verkehr angeschlossen, die nur schlecht oder gar nicht öffentlich erreichbar sind, wie das Alters- und Pflegeheim Frenkenbündten mit Alterswohnungen, das Hanro-Areal mit Freizeitangeboten und Schule, das Naherholungsgebiet Sichertern. Es würden auch Menschen vom Bus profitieren, die gar nicht selbst in den Quartieren wohnen, wie Besucherinnen und Besucher des Altersheims oder Spaziergängerinnen und Spaziergänger mit dem Ziel Sichertern.

Die Forderungen der Ortsbus-Initiative spiegeln die heutigen Bedürfnisse eines lebendigen Liestals wider. Während einer Testphase können praktische Erfahrungen gesammelt werden, bevor schliesslich definitiv über das Projekt entschieden wird. Auf den Bus umsteigen kann die Bevölkerung erst, wenn es einen Bus gibt!

Wir empfehlen Ihnen ein «JA» zur Ortsbus-Initiative!

Das Abstimmungskomitee

5. Stellungnahme des Stadtrats

**Der Stadtrat empfiehlt den Stimmberechtigten, die Vorlage abzulehnen.
Die nachfolgenden Überlegungen führen zu dieser Empfehlung.**

Kosten und Nutzen stehen im schlechten Verhältnis

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben besteht kein Handlungsbedarf bezüglich einer zusätzlichen respektive verbesserten Erschliessung für die Quartiere Sichertern und Langhag/Hanro. Die Kosten für ein zusätzliches Angebot müssen somit vollumfänglich durch die Stadt Liestal getragen werden.

Der Stadtrat hat eine detaillierte Vorlage für einen dreijährigen Probebetrieb vorgelegt. Dazu wurden in Zusammenarbeit mit der Autobus AG verschiedene Varianten ausgearbeitet und auf ihre technische Realisierbarkeit hin überprüft. Als Grundlage für die Kostenschätzung diente ein ausgearbeitetes Fahrplankonzept mit einem «durchgehenden Angebot» im Halbstundentakt an Werktagen und am Samstagmorgen, weil im öffentlichen Verkehr die Erfahrung besteht, dass nur ein durchgehender Betrieb mit einer entsprechen Fahrplandichte zum benötigten Betriebserfolg führen wird. In der Initiative wird im Übrigen auch ein Taktfahrplan gefordert. Die hohen Personalkosten von rund einer halben Million Franken jährlich rechtfertigen den geringen Nutzen eines fraglichen Bedarfs aus Sicht des Stadtrats (im Übrigen auch des Einwohnerrats) nicht.

Fazit

Das ungünstige Kosten-Nutzen-Verhältnis sowie die angespannte Finanzlage der Stadt Liestal haben den Stadtrat dazu bewogen, die Einführung eines Ortsbusses in den Quartieren Sichertern und Langhag/Hanro abzulehnen. Diese Einschätzung teilt auch die Mehrheit des Einwohnerrates.

6. Abstimmungsfrage

Wollen Sie die nichtformulierte Initiative vom 2. Februar 2016 betreffend Einführung eines Ortsbusses namentlich in den Quartieren Sichern und Langhag/Hanro («Ortsbusinitiative») annehmen?

Die Frage ist auf dem Stimmzettel mit JA oder NEIN zu beantworten.

Empfehlung

Der Stadtrat und der Einwohnerrat empfehlen Ihnen, die Vorlage mit NEIN abzulehnen.

Liestal, 23. Juni 2020

Im Namen des Stadtrats

Der Stadtpräsident
Daniel Spinnler

Der Stadtverwalter
Benedikt Minzer