



**Buserschliessung Langhagquartier – Bericht Stadtrat betreffend Postulat «Buserschliessung Langhagquartier mit bestehender Linie?» von Stefan Fraefel der GLP/EVP/Die Mitte-Fraktion**

<b>Kurzinformation</b>	<p>Der Postulant bittet den Stadtrat die Prüfung der Linienführung einer bestehenden Buslinie durch das Langhagquartier.</p> <p>Die zusätzliche Umwegfahrt führt zu hohen Zusatzkosten und steht in einem schlechten Verhältnis zum Nutzen und ist deshalb nicht weiterzuverfolgen.</p>				
<b>Anträge</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Der Einwohnerrat nimmt den Bericht des Stadtrats zur Kenntnis.</li><li>2. Der Einwohnerrat schreibt das Postulat Nr. 2022-117 als erfüllt ab.</li></ol>				
	<p>Liestal, 31. Januar 2023</p> <p style="text-align: center;">Für den Stadtrat Liestal</p> <table data-bbox="805 1220 1396 1310"><tr><td>Der Stadtpräsident</td><td>Der Stadtverwalter</td></tr><tr><td>Daniel Spinnler</td><td>Marcel Meichtry</td></tr></table>	Der Stadtpräsident	Der Stadtverwalter	Daniel Spinnler	Marcel Meichtry
Der Stadtpräsident	Der Stadtverwalter				
Daniel Spinnler	Marcel Meichtry				

## DETAILINFORMATIONEN

### 1. Postulat von Stefan Fraefel Grünliberale/EVP/Die Mitte-Fraktion

#### **Buserschliessung Langhagquartier mit bestehender Linie?**

Der Ortsbus ist zu teuer, das Ruftaxi auch und nicht wirklich bedürfnisgerecht. Das Langhagquartier und das Sichertnquartier bleiben vom ÖV eher schlecht erschlossen. Schon fast ein Überangebot existiert dagegen auf der Relation Altmarkt-Bahnhof resp. der Kasernenstrasse, mit den zeitweise resp. zukünftig im 30- oder 15-Minuten-Takt fahrenden Buslinien 70 und 76, hinzu kommt die Linie 71, welche alle zwischen Stadion und Wasserturmplatz ohne Halt verkehren. Hinzukommt die im Viertelstundentakt verkehrende neue WB.

Ab 2025 ist auch die Anschlusssituation am Bahnhof Liestal eine ganz andere. Statt 3 Buslinien auf der Kasernenstrasse (plus de facto nebedran die WB) verkehren zu lassen, wie wäre es, wenn eine dieser Buslinien via Gitterlistrasse - Langhagstrasse - Seltisbergerstrasse zum Wasserturmplatz (und umgekehrt) verkehren würde, wobei im Optimalfall fast zum Nulltarif zumindest das Langhagquartier durch neue Haltestellen (bestehende Haltestelle Burg plus z.B. , eine weitere Haltestelle im Kreuzungsgebiet Gitterli/Langhagstrasse sowie evtl., eine Haltestelle Schule Frenke/APH Frenkenbündten) erschlossen würde, ohne dass andere Haltestellen aufgegeben oder mutmasslich die Fahrzeit in relevanter Grösse verlängert würde?

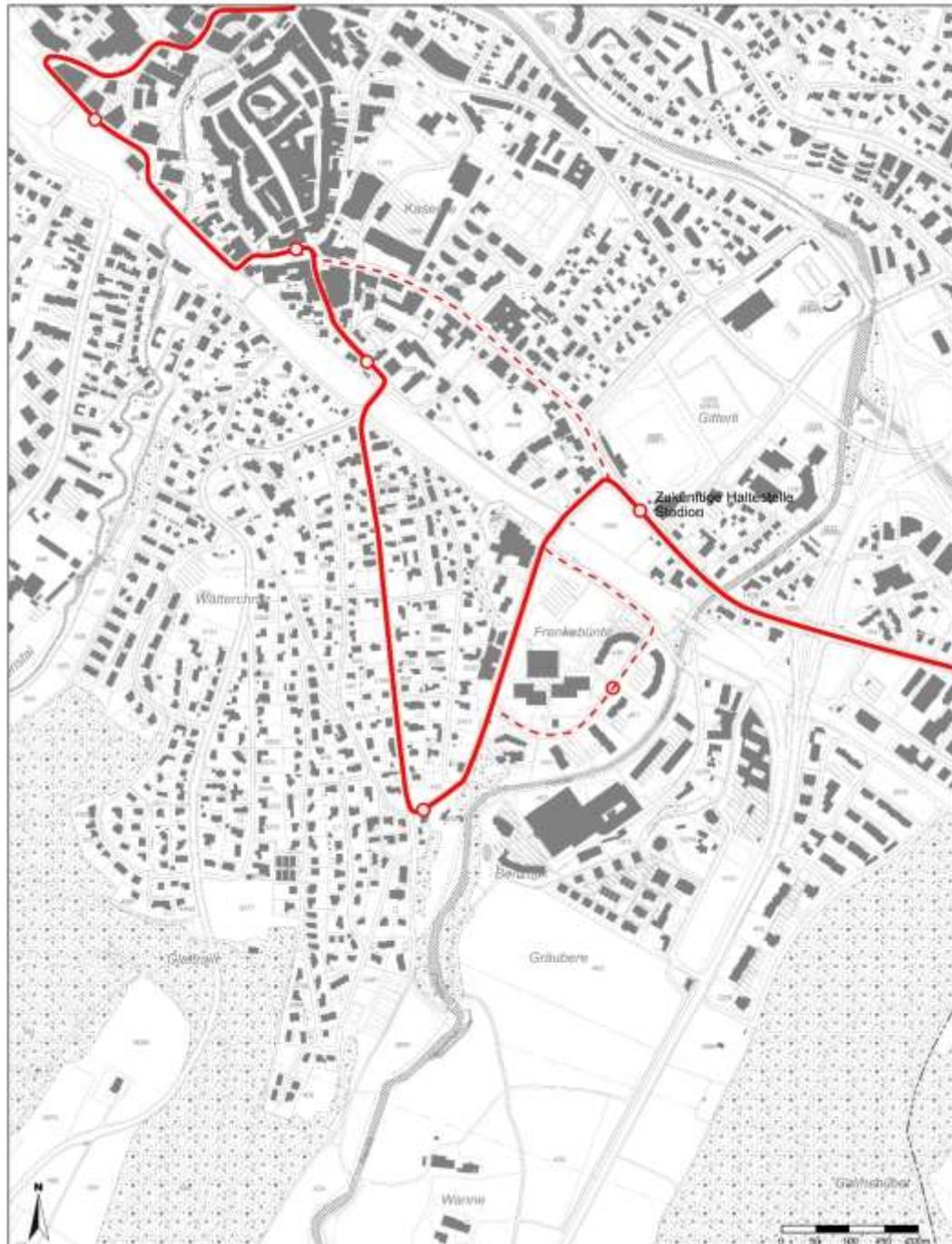
### 2. Ich ersuche den Stadtrat um Prüfung:

#### **2.1. Ob resp. wie eine der bestehenden Linien 70/71/76, wohl am ehesten die Linie 76, zukünftig via Langhagstrasse (mit zusätzlichen Haltestellen) geführt werden kann?**

Für die bessere Erschliessung des Langhagquartiers würde sich, wie vom Postulanten bereits erwähnt, die Linie 76 am ehesten eignen. Die Linie 76 hat heute schon die Funktion eines Stadtbusses oder eines «Feinverteilers», der die Quartiere der Stadt Liestal, Lausen, Frenkendorf und Füllinsdorf erschliesst und verbindet. Die Linien 70 und 71 sind Regionalbuslinien. Sie transportieren primär Passagiere aus dem Reigoldswilertal zum Stadtzentrum und zum Bahnhof und sind deshalb eher weniger geeignet für diese zusätzliche Feinerschliessung, auch wenn sie viele Schülerinnen und Schüler zum Frenken- und Burgschulhaus transportieren.

## 2.2. Welche Vor- und Nachteile eine solche Linienführung hätte?

Übersichtsplan grau + UP Liegenschaften grau



Maßstab 1: 5'000  
Koordinaten 2'922'640, 1'258'510

Für die Richtigkeit und Aktualität der Daten wird keine Garantie übernommen.  
Es gelten die Nutzungsbedingungen des Geoportals.  
26.01.2023

Eine sinnvolle Linienführung über die Gitterlistrasse - Langhagstrasse - Setlisbergstrasse zum Wasserturmplatz führt zu einem Umweg von rund einem Kilometer und zwei zusätzlichen Halten «Langhag» und «Burg». Die dadurch zusätzlich benötigte Fahrzeit beträgt schätzungsweise rund 4 Minuten je Richtung. Die Standzeiten der Linie 76 an den jeweiligen Linien-Enden sind zu kurz, um diesen Umweg ohne zusätzlichen Fahrzeugeinsatz fahren zu können. Es entstünden Sprungfixkosten im mittleren sechsstelligen Bereich pro Jahr.

Zudem müssten alle Fahrgäste, die heute direkt zwischen Wasserturmplatz und Stadion unterwegs sind, diesen Umweg fahren.

Gemäss Einschätzung der Abteilung Öffentlicher Verkehr ist eine Anpassung der Linienführung der Linie 76 negativ zu werten. Wenn ohnehin ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden muss, ist es besser das Angebot auf die spezifischen Bedürfnisse des Quartiers auszulegen anstatt für die zusätzliche Erschliessung bei einer bestehenden Linie negative Folgen in Kauf zu nehmen.

Zwar kann mit dieser Linienführung das Schulhaus Burg neu auch von Lausen her direkt erreicht werden, es ergibt sich aufgrund der Umwegfahrt jedoch kein Reisezeitvorteil. Zudem ist aufgrund der Siedlungsstruktur im Langhagquartier (überwiegend Wohnen) nicht davon auszugehen, dass mehr Zielgebiete direkter erreicht werden können als heute. Die zusätzlich abgedeckten Potenziale sind wegen der geringen Siedlungsdichte zudem gering.

### **2.3. Welche baulichen Anpassungen (mit groben Kostenschätzungen) dies zur Folge hätte?**

Der Bau einer beidseitigen behindertengerechten Haltestelle kostet rund CHF 10'000.- bis CHF 20'000.-.