

6. Genereller Leistungsauftrag 2006 - 2009

Der besseren Verständlichkeit halber und betreffend Einheit der Materie wird das gesamte für den Kanton Basel-Landschaft direkt wirksame ÖV-Angebot behandelt. Es ist dabei zu berücksichtigen, dass keine direkte Einflussnahme auf das Fernverkehrsangebot der SBB möglich ist. Nicht diesem Leistungsauftrag unterstellt sind die BVB-Linien 2, 3, 6, 14, 34. Die Grundsätze der Zusammenarbeit und der Finanzierung der grenzüberschreitenden BVB-Linien sind in der "Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG" vom 26. Januar 1982¹⁰ staatsvertraglich geregelt.

6.1. Angebotsentwicklung

Basierend auf den im kantonalen Angebotsdekret festgehaltenen "Zielsetzungen der Angebotsgestaltung" sowie der in Kapitel 5 formulierten verkehrs- und finanzpolitischen Zielen und Stossrichtungen wurde das gesamte ÖV-Angebot überprüft. Mit dem vorliegenden 5. Generellen Leistungsauftrag soll der öffentliche Verkehr mittels ausgewählten Angebotsverbesserungen gestärkt werden. Gleichzeitig sollen Sparmassnahmen die Effizienz des ÖV weiter verbessern.

Die wesentlichsten, vorgeschlagenen **Angebotsverbesserungen** sind:

- Regio-S-Bahn "Blaue Linie" S3 → 6.1.2
- Neukonzeption Regionalbus Liestal → 6.1.3
- Neukonzeption Buslinien 83/84 im Raum Pratteln - Augst → 6.1.4
- Verlängerung der BVB-Buslinie 33 nach Schönenbuch; Probetrieb → 6.1.5
- Verlängerung der Buslinie 61 nach Oberwil Hüslimatt; Probetrieb → 6.1.6

Zusätzlich sind weitere Anpassungen und Optimierungen des Angebots vorgesehen, welche die ÖV-Anbindung vorab der ländlich geprägten Gemeinden verbessern. Diese werden dargestellt unter

- Übrige Optimierungen des bestehenden Angebotes → 6.1.7

Geprüfte, aber nicht zur Umsetzung empfohlene Ausbaumassnahmen sind im Kapitel 6.1.8 dargestellt.

Die **Sparmöglichkeiten** sind in Kapitel 6.2 (Sparmassnahmen) aufgeführt.

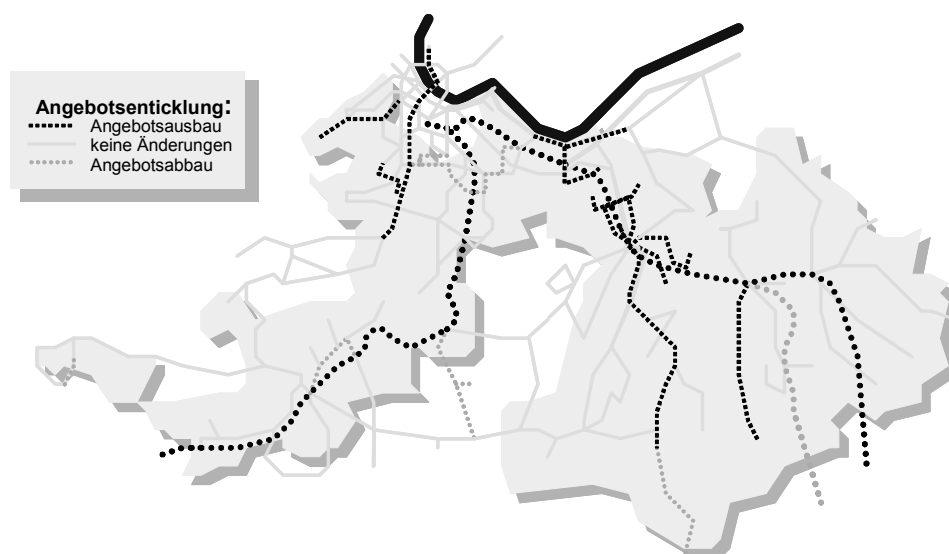


Abbildung 17:
Geografischer
Überblick über
die Angebots-
entwicklung

¹⁰ GS 28.323, SGS 480.1

Einen linienweisen Überblick über die Angebotsentwicklung vermittelt folgende Tabelle:

Linie	Linienanfang - Linienende	Stufe	Status quo	Verbesserung	Abbau → 6.2	Bemerkungen
2	Binningen - Riehen Dorf	A	X			
3	Birsfelden - Burgfelden Grenze	A	X			
6	Allschwil - Riehen Grenze	A	X			
10	Dornach - Rodersdorf	A	X			
11	Aesch - St. Louis Grenze	A	X			
E11	Reinach Süd - Theater	A	X			Kapitel 6.1.7
14	Pratteln - Dreirosenbrücke	A			X	Kapitel 6.2.2
17	Ettingen - Wiesenplatz	A		X		Kapitel 6.1.7
19	Liestal - Waldenburg	A		X		Kapitel 6.1.7
33	Schönenbuch - Schiffflände	A		X		Kapitel 6.1.5
34	Bottmingen - Bhf. Riehen	A	X			
37	Bottmingen - Jakobsberg	A			X	Kapitel 6.2.2
38	Allschwil - Schiffflände	B	X			
60	Biel-Benken - Schweizerhalle	A	X			
61	Allschwil - Oberwil	B		X		Kapitel 6.2.2
63	Bruderholzspital - Bhf. MuttENZ	B			X	Kapitel 6.2.2
64	Biel-Benken - Arlesheim	A	X			
65	Pfeffingen - Dornach	B	X			
67	Liestal - Seewen - Dornach	B	X			neue Liniennummer
68	Ettingen - Hofstetten - Flüh	B	X			
70	Basel - Liestal - Reigoldswil	A		X		Kapitel 6.1.7
71	Liestal - Reigoldswil	B	X			
72	Liestal - Büren	A	X			
75	Regionalbus Liestal	B			X	Neu Teil der Linien 76 und 78
76	Füllinsdorf - Lausen Furlen	B		X		Kapitel 6.1.3
77	Regionalbus Liestal	B			X	Neu Teil der Linien 76 und 78
78	Frenkendorf - Lausen Stutz	B		X		Kapitel 6.1.3
80	Basel - Pratteln - Liestal	B		X		Kapitel 6.1.7
83	Pratteln - Arisdorf - Liestal	A		X		Kapitel 6.1.4
84	Schweizerhalle - Rheinfelden	B		X		Kapitel 6.1.4
91	Bretzwil - Waldenburg	B	X			
92	Hölstein - Bennwil	B	X			
93	Lampenberg - Talhaus	B	X			
94	Waldenburg - Balsthal	B			X	Kapitel 6.2.2
100	Gelterkinden - Rheinfelden	A	X			
101	Gelterkinden - Wegenstetten	B	X			
102	Gelterkinden - Kienberg	A	X			
103	Gelterkinden - Oltingen	B	X			
104	Gelterkinden - Zeglingen	B	X			
106	Sissach - Wintersingen	B	X			
107	Böckten - Eptingen	A		X		Kapitel 6.1.7
108	Sissach - Wittinsburg	B	X			
109	Rümlingen - Häfelfingen	B	X			
111	Laufen - Nunningen	A	X			
111a	Grellingen - Nunningen	B			X	Kapitel 6.2.2
112	Laufen - Roggenburg	B	X			
113	Laufen - Flüh	B	X			
114	Laufen - Bärschwil	B	X			
115	Zwingen - Passwang	A			X	Kapitel 6.2.2
116	Grellingen - Nunningen	B	X			
118	Laufen - Liesberg	B	X			
119	Laufen - Nenzlingen	B	X			
123	Delémont - Roggenburg	B			X	Kapitel 6.2.2
S1	Mulhouse - Frick/Laufenburg	A	X			
S3	Porrentruy - Basel - Olten	A		X		Kapitel 6.1.2
S9	Sissach - Olten	A			X	Kapitel 6.2.2

Die Zuordnung der Linien zu den Angebotsbereichen A (Hauptangebot) und B (Grundangebot), wie sie im 4. Generellen Leistungsauftrag festgelegt wurde ist zweckmässig und sinnvoll. Eine neue Zuordnung erfolgt nur bei neuen Angeboten.

6.1.1. ENTWICKLUNG IM FERNVERKEHR SBB

Mit der Einführung der 1. Etappe von Bahn 2000, am 12. Dezember 2004, veränderte sich das Fernverkehrsangebot in der Nordwestschweiz. In den Regelstunden präsentiert sich das neue Fahrplankonzept der SBB wie folgt:

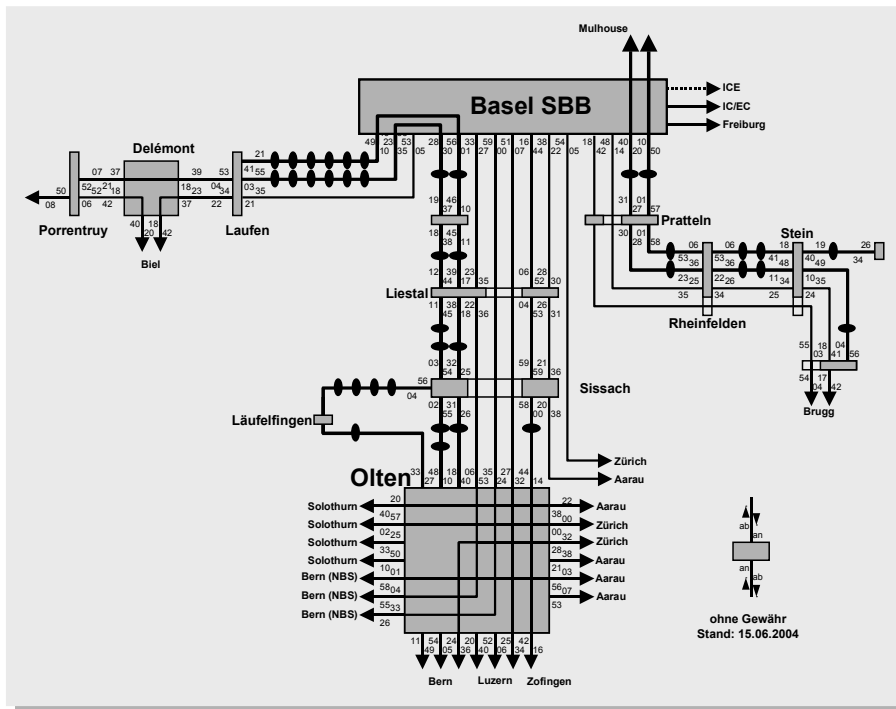


Abbildung 18:
SBB-Angebot 2005,
Netzgraphik Nord-
westschweiz

Die wichtigsten Veränderungen im **Fernverkehrsangebot** sind:

- Halbstundentakt Basel SBB - Bern
- neue Schnellzugshalte in Liestal und Sissach
- Schnellzugshalt in Pratteln (Flugzug) nur noch zu Spitzenzeiten in Lastrichtung
- neue Lage des Interregio Basel SBB - Zofingen (nicht mehr bis Luzern)
- neue Lage des Schnellzugs Basel SBB - Genf/Lausanne (ICN)

Im **S-Bahn-Angebot** sind die wichtigsten Veränderungen:

- Verlängerung der "Blauen Linie" S3 stündlich nach Delémont - Porrentruy
- reiner Halbstundentakt auf der "Grünen Linie" S1
- Viertelstundentakt zwischen Basel SBB und Pratteln durch Überlagerung von S1 und S3.

Durch die Umsetzung des Knotenprinzips im Fernverkehr gehen in Olten die heute guten Anschlüsse von der S3 auf die Fernverkehrszüge in die verschiedenen Zentren des Mittelandes verloren. Für den Grossteil der Betroffenen wird dieses Problem mit den neuen Schnellzugshalten (IC) in Liestal und Sissach gelöst und dank den neuen Direktverbindungen sogar stark verbessert.

Aufgrund der neuen Rahmenbedingungen des übergeordneten SBB-Fahrplans mussten die Fahrpläne der zubringenden **Regionalverkehrslinien angepasst** werden. In den meisten Fällen war dies im Rahmen des 4. Generellen Leistungsauftrages möglich. An zwei Orten mussten jedoch die Linienkonzepte angepasst werden, weil mit den bisherigen Linienführungen die Anschlüsse nicht mehr gewährt werden konnten: Beim Regionalbus Liestal, Lausen, Frenkendorf, Füllinsdorf (Linien 75-78, Kapitel 6.1.3) sowie bei den Buslinien 83 und 84 im Raum Pratteln - Augst (Kapitel 6.1.4).

Zusammen mit den Verbesserungsmaßnahmen an der Stationsinfrastruktur werden die neuen S-Bahn-Triebzüge "Flirt" das Regio-S-Bahn Angebot markant auf:

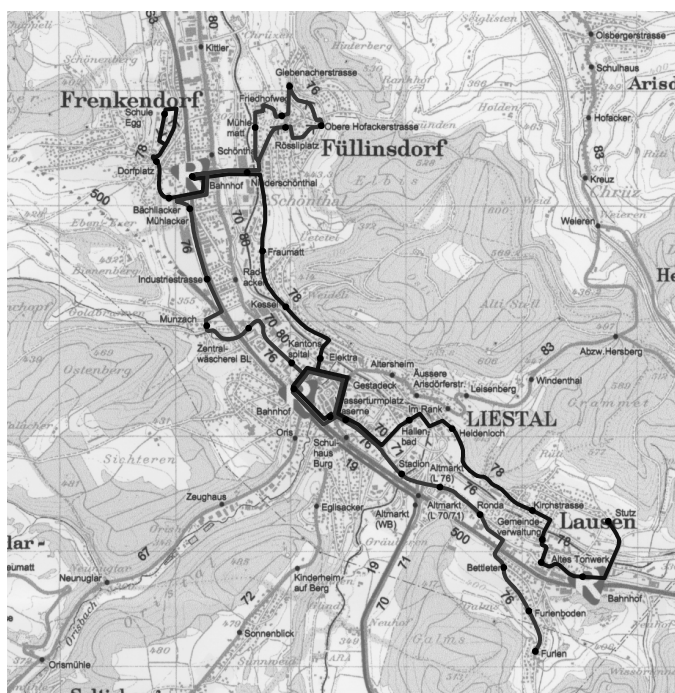
- Grosszügig gestaltete, ebenerdige Ein- und Ausstiegsverhältnisse ermöglichen auch für mobilitätsbehinderte Menschen einen bequemen, **barrierenfreien Zugang** zum System Regio-S-Bahn. Zahlreiche und gut verteilte Türen gestatten gleichzeitig eine wesentliche **Verkürzung der Haltezeiten**.
- Verbesserte **Sprintvermögen** (Beschleunigung und Verzögerung) sowie kürzere Halte- und Wendezeiten führen zu **verringerten Reisezeiten** und so auch zu einer besseren Ausschöpfung der Streckenkapazität. Eine Fahrzeitverkürzung von rund 5 Minuten auf der stark belasteten Ergolzallinie ermöglicht die Führung zusätzlicher Züge.
- Es entstehen Kapazitäten für die **halbstündliche Bedienung aller Haltestellen** (inkl. Lausen und Tecknau). Darüber hinaus können neue Haltestellen eingerichtet und somit die Erschliessungswirkung der Regio-S-Bahn verbessert werden (Pratteln Längi, Basel Dreispitz, Rheinfelden Augarten und weitere Haltestellen im deutschen Wiesental).
- Die attraktiven, den aktuellen Komfortbedürfnissen entsprechenden Fahrzeuge (Klimatisierung, Multifunktionalität usw.) werden dank ihrer Übersichtlichkeit auch dem gestiegenen Bedürfnis nach **Sicherheit**, insbesondere in den Randstunden, gerecht.
- Die **Videoüberwachung** in den Fahrzeugen stärkt das subjektive Sicherheitsempfinden und verringert den Vandalismus markant.
- Der Fahrgast kann sich mit zeitgemässen **Informations- und Kommunikationsmitteln** im und am Fahrzeug auf den Stationen und während der Fahrt laufend orientieren.
- Mit modular zusammenstellbaren Gefässgrössen in Leichtbauweise wird eine flexible **Angebotsausrichtung** auf die vorhandene Nachfrage und damit optimierte Betriebs- und Trasseekosten ermöglicht.
- Die Ausschöpfung modernster Technologien garantieren eine hohe Ressourcenschonung in Bezug auf Energie und Lärmverminderung.

Der Einsatz der neuen, modernen Triebzüge des Typs "Flirt" auf der "Blauen Linie" S3 - dem Rückgrat des öffentlichen Verkehrsnetzes im Kanton Basel-Landschaft - führt zu einem wesentlich attraktiveren und leistungsfähigeren Angebot. Die dafür zusätzlich notwendige Abgeltung, inkl. Folgekosten beträgt für den Kanton Basel-Landschaft ab dem Jahr 2007 ca. CHF 2'825'000.-.

Mehrabgeltung p.a.	CHF 2'825'000.--
---------------------------	-------------------------

6.1.3. NEUKONZEPTION REGIONALBUS LIESTAL, LAUSEN, FRENKENDORF, FÜLLINS- DORF; PROBE BETRIEB

Der sogenannte Regionalbus Liestal, Lausen, Frenkendorf, Füllinsdorf (Linien 75-78) stellt die Erschliessung innerhalb der "Agglomeration Liestal" (rund 28'000 Einwohnerinnen und Einwohner) sicher. Die Veränderungen im Fernverkehrsangebot, die Strassenbelastung sowie die sich wandelnden Mobilitätsbedürfnisse machten eine Optimierung des Liniensystems notwendig. Auf Antrag und in Zusammenarbeit mit der gemeinderätlichen Buskommission Liestal, Lausen, Frenkendorf und Füllinsdorf wurde das Angebot auf den bisherigen Linien hinterfragt und gemeinsam ein neues Konzept¹¹ entwickelt. Der Regierungsrat hat das neue Angebot bereits auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2004 eingeführt, weil mit dem bisherigen Konzept die veränderten Anschlüsse in Liestal nicht mehr angeboten werden konnten.



Mit der neuen Führung werden die früher gegenläufig befahrenen Schleifen¹² durch zwei klare, eindeutige Linien ersetzt. Das einfachere Liniensystem ist kundenfreundlicher und einfacher verständlich. Dadurch wird die Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr verbessert. Die neuen Durchmesserlinien bieten die Möglichkeit, das Neubaugebiet Stutz in Lausen mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen und neue Haltestellen einzurichten bzw. aufgehobene wieder zu aktivieren.

In den Spitzenstunden wird neu ein Zwanzigminutentakt angeboten. Er ist zur Aufrechterhaltung der Anschlüsse notwendig. Die bisherigen Einsatzkurse werden abgeschafft.

Abbildung 21: Linienvorlauf Regionalbus

Mit dem neuen Angebot sind zusätzliche Leistungen verbunden, die den Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge bedingen. Der Abgeltungsmehrbedarf für den Kanton Basel-Landschaft beträgt CHF 915'000.-.

Angebot		2004		2006	
		75/77	76/78	76	78
Anzahl Kurspaare	Mo-Fr	45*	39*	46	46
	Sa	35*	34*	36	36
	So	24*	24*	24	24
zusätzliche Betriebskilometer p.a.				116'000 km	
Mehrabgeltung p.a.				CHF 925'000.--	

* Gemittelte Werte, da am Abend auf anderen Strecken gefahren wurde und Einsatzkurse nur auf Linienabschnitten eingesetzt wurden.

¹¹ R. Keller & Partner: "Regionalbus Liestal Studie II: Überprüfung Betriebskonzept".

¹² Gemäss § 9 des Angebotsdekrets sind Ringlinien und Endschleifen mit mehr als einer Haltestelle zu vermeiden.

6.1.4. NEUKONZEPTION BUSLINIEN 83/84 IM RAUM PRATTELN - AUGST; PROBEBETRIEB

Im Raum Pratteln - Augst wurde am 12. Dezember 2004 vom Regierungsrat die Umstellung des Buskonzepts als Probebetrieb eingeführt. Die Massnahme war aufgrund der Veränderungen im SBB-Fahrplan notwendig.

Neu wird die Strecke Kaiseraugst - Pratteln nur noch von der Linie 83 bedient, die dafür auf diesem Linienabschnitt im Halbstundentakt verkehrt. Die Linie 84 verkehrt von Rheinfelden nur noch bis Kaiseraugst Bahnhof und wird zu den Spitzenzeiten bis MuttENZ Auhafen (Schweizerhalle) verlängert. Das als Probebetrieb eingeführte Angebot hat sich am Mengengerüst des 4. Generellen Leistungsauftrag orientiert. Die Linie 84 fährt entsprechend den früheren Einsatzkursen auf der Linie 70, welche nicht mehr notwendig sind.

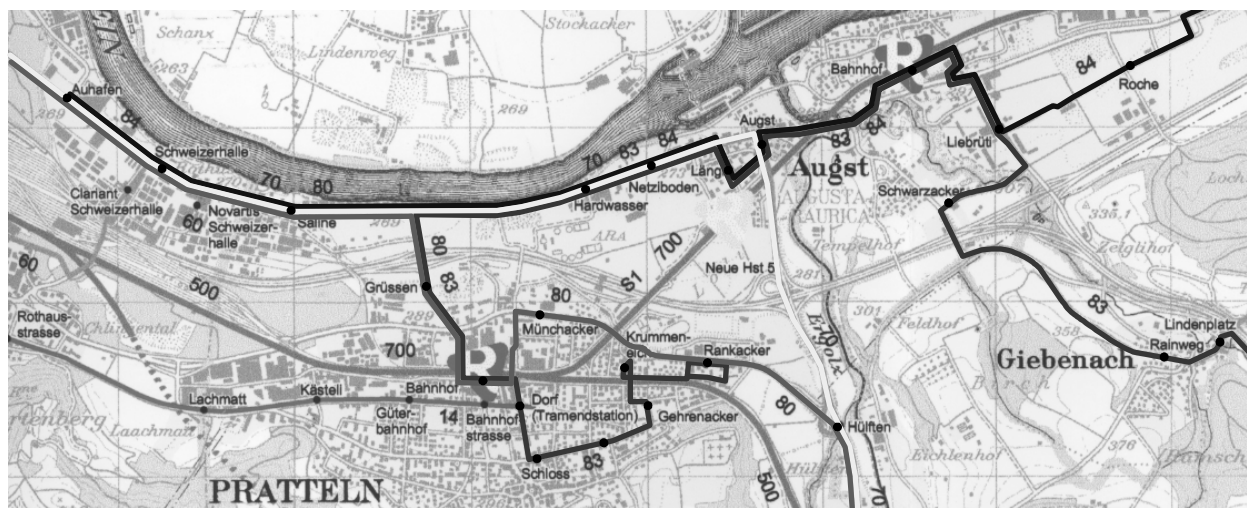


Abbildung 22: Verlauf Linien 70, 80, 83 und 84

- Gute Anschlüsse an allen Bahnhöfen
- Anschlüsse von der Linie 84 auf die Linie 80 in der Schweizerhalle in Spitzenzeiten
- Viertelstundentakt zwischen Augst und Birsfelden - Basel zu Spitzenzeiten (Umsteigen)
- Entlastung und Einsparungen auf Buslinie 70

Das Einkaufsgebiet "Grüssen" in Pratteln soll an Samstagnachmittagen bis Ladenschluss besser bedient werden. Dazu sind drei zusätzliche Kurspaare der Buslinie 83 auf dem Abschnitt Pratteln - Kaiseraugst notwendig.

Angebot		2004			2006		
		70*	83**	84***	70*	83**	84***
Anzahl Kurspaare	Mo-Do	40	18	12	35	30	11
	Fr	41	19	12	36	31	11
	Sa	33	17	9	33	29	0
	So	25	11	0	25	11	0
Reduktion Betriebskilometer p.a.					-17'000 km		
Mehrabgeltung p.a.					keine		

* Linie 70, Abschnitt Liestal - Basel

** Linie 83, Abschnitt Liebrüti - Pratteln

*** Linie 84, Anteil BL

6.1.5. VERLÄNGERUNG DER BVB-BUSLINIE 33 NACH SCHÖNENBUCH; PROBEBETRIEB

Nach der Präsentation der Studie¹³ zur Optimierung der ÖV-Erschliessung von Allschwil im Sommer 2003 fand der Vorschlag, die Buslinie 33 nach Schönenbuch zu verlängern in der Bevölkerung eine breite Unterstützung. Mit Überweisung des Postulats 2003/195 (Kapitel 8.10) stellte sich der Landrat hinter diese Idee, kurzfristig die Verbindungen von Schönenbuch und Allschwil zum Bahnhof Basel SBB und zur Innenstadt zu verbessern.

Die Linienverlängerung von der bisherigen Endhaltestelle Wanderstrasse nach Schönenbuch führt über die Parkallee und Spitzwaldstrasse zum Einkaufszentrum Paradies und ersetzt auf der weiteren Strecke die Buslinie 61. Sie bringt folgende Vorteile:

- **Direktverbindungen** für Schönenbuch und die Allschwiler Quartiere Rosenberg und Binneringerstrasse in die Basler Innenstadt.
- **Verbesserung der Erschliessungsqualität** in der bisher schlecht erschlossenen Spitzwaldstrasse mit grossem Fahrgastpotenzial.
- **Verbesserung der Umsteigeverbindung** zum Bahnhof Basel SBB: neu an der Haltestelle Schützenhaus mit zwei Tramlinien 1 und 8.

Mit der neuen Direktverbindung zur Innenstadt werden über 3'500 Einwohnerinnen und Einwohner von Allschwil und Schönenbuch direkt mit regionalen, zentralörtlichen Einrichtungen verbunden, ohne die Systematik der Transportkette zu durchbrechen. Somit kann die verlängerte Linie 33 zum **Hauptangebot (A)** gezählt werden. Eine Analogie mit der Gemeinde Bettingen (ähnliche Einwohnerzahl und ähnliche Distanz zur Innenstadt) zeigt das Potenzial, das mit einer Taktverdichtung zum Viertelstundentakt aktiviert werden kann. Obwohl für Bettingen keine Direktverbindung zur Innenstadt besteht, verzeichnet die Buslinie 32 etwa doppelt so viele Fahrgäste, wie die Linie 61 auf dem Abschnitt Schönenbuch - Allschwil. Eine Verdichtung zum Viertelstundentakt zu den Spitzenstunden vermag mit vertretbaren Kosten einen Grossteil dieses Potenzials zu aktivieren; ein Halbstundentakt an Sonntagen ebenfalls.



Abbildung 23:
Verlauf der Linie 33

Weil die Fahrzeuge der BVB nicht mit Billet-Verkaufsgeräten ausgerüstet sind, müssen an einigen Haltestellen **Billet-Automaten** aufgestellt werden. Die Installationskosten (Sockel, Stromzufuhr etc.) belaufen sich insgesamt auf ca. CHF 55'000.-.

Die Einmündung von der Spitzwaldstrasse in die Binneringerstrasse muss für die Busse angepasst werden. Weiter ist bei der Fabrikstrasse eine neue Bushaltestelle einzurichten und die Haltestelle Lilienstrasse aufzuheben. Die Strassenanpassungen kosten ca. CHF 70'000.

Angebot		2005 (Linie 61)	2006 (Linie 33)
Anzahl Kurspaare	Mo-Fr	36	52
	Sa	36	44
	So	17	38
zusätzliche Betriebskilometer p.a.			170'000 km
Mehrabgeltung p.a			CHF 130'000.--
Infrastruktur			CHF 125'000.--

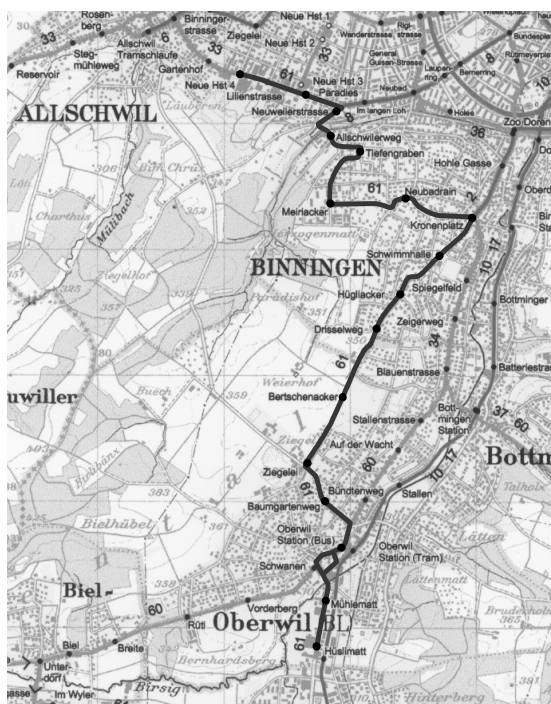
Die Finanzierung der Linienverlängerung erfolgt gemäss der "Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG" (sogenannter "Staatsvertrag").

¹³ Arbeitsgemeinschaft Allschwil plus (Planungsbüro Jud / Gnehm Schäfer Ingenieure AG), 5. August 2002 und 24. Juni 2003

6.1.6. VERLÄNGERUNG DER BUSLINIE 61 NACH OBERWIL HÜSLIMATT; PROBEBETRIEB

Am 5. April 2001 hat der Landrat das Postulat 2000/229 (Kapitel 8.6) betreffend "Verlängerung der Buslinie 61 nach Oberwil Dorf und Mühlemattzentrum" überwiesen. In enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden Oberwil, Binningen, Bottmingen und Therwil, des Gymnasiums Oberwil und der BLT wurde das Konzept¹⁴ für die Linienverlängerung ausgearbeitet. Gestützt auf § 3 Absatz 2 des Angebotsdekrets beschloss am 8. Juni 2004 der Regierungsrat (RRB Nr. 1264) die Einführung eines Probebetriebs ab 9. August 2004.

Mit der Verlängerung der Linie in Oberwil um ca. 2.5 km wird das in den letzten Jahren stark verdichtete **Neubaugebiet** in Oberwil besser mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Weiter entsteht eine neue Verbindung ins Zentrum von Oberwil, die zusätzlich das Einkaufsgebiet Mühlematt mit diversen **Einkaufszentren** und Fachmärkten besser erschliesst. Das **Gymnasium Oberwil** erhält neu eine halbstündliche ÖV-Bedienung (mit ca. 400 m Fussweg) mit gleichzeitiger Verbesserung der Erreichbarkeit aus Richtung Binningen. Gleichzeitig mit der Einführung des Probebetriebs wurde deshalb der bisherige, sogenannte "Storchenbus" für den Schülertransport aufgehoben. Damit die Kapazitäten für das grosse Schülerverkehrsaufkommen zur 1. Morgenlektion ausreichen, muss der entsprechende Kurs mit Beiwagen geführt werden.



Unter Berücksichtigung der Ablösung der Linie 61 durch die Linie 33 zwischen Schönenbuch und Allschwil, führt die Linie 61 neu von Allschwil Fabrikstrasse nach Oberwil Hüslimatt.

Die neue Linie 61 verkehrt wie bisher an Werktagen und Samstagen im Halbstundentakt, an Sonntagen im Stundentakt. In der Gemeinde Binningen ist eine Petition mit 522 Unterschriften für eine Taktverdichtung zum Viertelstundentakt zu den Spitzenzeiten eingereicht worden. Dies würde in den Spitzenzeiten die Attraktivität deutlich steigern, führt aber zu einer starken Erhöhung der Betriebskosten. Der Beiwagen für die Gymnasiasten könnte dadurch nicht entfallen, weil die Nachfrage, bedingt durch den Unterricht, zeitlich stark konzentriert ist. Die Nachfrage auf der Linie 61 ist noch zu gering, so dass sich eine Verdichtung zu den Spitzenzeiten noch nicht rechtfertigt.

Abbildung 24: Verlauf der Linie 61

zusätzliche Betriebskilometer p.a.	60'000 km
Mehrabgeltung p.a.	CHF 325'000.--

Durch die Einstellung des so genannten "Storchenbusses" für den Schülertransport werden bei der Bildungs-, Kultur- und Sportdirektion jährlich CHF 165'000.- eingespart.

¹⁴ R. Keller & Partner: "Verlängerung der Buslinie 61 (Oberwil)", 24. November 2003

6.1.7. ÜBRIGE OPTIMIERUNGEN DES BESTEHENDEN ANGEBOTES

- **Einsatzlinie E11: Reinach Süd - Basel Theater**

Wegen Kapazitätsengpässen auf der Tramlinie 11 wurde bereits im Jahr 2001 die Einsatzlinie E11 eingeführt. Sie fährt zu den Spitzenzeiten am Morgen auf der Route Reinach Süd - Münchensteinerstrasse - Denkmal - Aeschenplatz - Theater - Bahnhofeingang Gundeldingen Münchensteinerstrasse - Reinach Süd. Am Abend fährt sie die Route in umgekehrter Richtung. Die Einsatzlinie wird **separat** und nicht mehr als Teil der Tramlinie 11 ausgewiesen.

Mehrabgeltung p.a.	keine
--------------------	-------

- **Linie 17: Ettingen - Basel Wiesenplatz**

Zu den Spitzenzeiten bestehen im Leimental auf den Tramlinien 10 und 17 Kapazitätsengpässe. Die BLT muss ihre alte Tramflotte ersetzen. Die Ersatzbeschaffung der Trams aus den 70-er Jahren erfolgt schrittweise. Vorerst soll eine Vorserie mit vier Niederflur-Triebwagen beschafft werden. Somit werden zusätzliche, grössere Fahrzeuge frei, die für die **Kapazitätssteigerung im Leimental** ab dem Jahr 2008 eingesetzt werden. Das Angebot muss zu gegebenem Zeitpunkt zusammen mit dem Kanton Basel-Stadt definiert werden. Für eine Verdichtung der Tramlinie 10 stehen zu wenig Fahrzeuge zur Verfügung.

Mehrabgeltung p.a.	CHF 325'000.--
--------------------	----------------

- **Linie 19: Waldenburgerbahn**

Aufgrund der Veränderungen im SBB-Fahrplan und der sich stetig verbreiternden Abendspitze werden **vier neue WB-Kurspaare** empfohlen. Die Verbesserungen beginnen frühmorgens. Mit einem zusätzlichen Kurspaar werden Anschlüsse vom Waldenburgerthal ins obere Ergolzthal und gleichzeitig von Basel ins Waldenburgerthal hergestellt. Weiter werden mit einer leichten Vergrösserung der Verdichtungszeiten am Morgen und am Abend die Bedürfnisse der Pendler besser berücksichtigt. Ein neues Kurspaar nach Mitternacht von Liestal nach Waldenburg bringt Spätheimkehrer sicher nach Hause.

zusätzliche Betriebskilometer p.a.	27'000 km
Mehrabgeltung p.a.	CHF 205'000.--

- **Linie 38: Allschwil - Basel Schifflände**

Die seit Juli 2000 als Probetrieb nach Allschwil verlängerte BVB-Buslinie 38 hat sich gut entwickelt. Der Probetrieb wird definitiv eingeführt.

Mehrabgeltung p.a.	keine
--------------------	-------

- **Linie 70/80: (Reigoldswil) - Liestal - Basel; Verlängerung zum Bahnhof Basel SBB**

Bereits im 4. GLA war die von den Postulaten 1983/229 und 2000/274 geforderte Verlängerung der Buslinien 70 und 80 von der heutigen Endhaltestelle Aeschenplatz zum Bahnhof Basel SBB (Centralbahnplatz) vorgesehen. Sie würde für Birsfelden (ca. 10'000 Einwohnerinnen und Einwohner) und das baselstädtische Breite-Quartier eine direkte Verbindung zum Bahnhof Basel SBB bringen. Die Verlängerung der beiden Buslinien zum Bahnhof Basel SBB würde ein zusätzliches Fahrzeug erfordern und Kosten von ca. CHF 285'000.- für den Kanton Basel-Landschaft verursachen. Eine Alternative ist die Verschiebung der Endhaltestelle am Aeschenplatz in den Aeschenbraben (vor Migrosbank). Ohne Mehrkosten zu verursachen wird so der Umsteigeweg auf die Tramlinien 10, 11 und 8 wesentlich kürzer und sicherer. Aus betrieblichen Gründen muss abends ab 20.00 Uhr und am Sonntagmorgen die bisherige Haltestelle beim "Hammering Man" genutzt werden. Ansonsten würden Mehrausgaben von über CHF 150'000 entstehen.

Mehrabgeltung p.a.	keine
--------------------	-------

- **Linie 107: Eptingen - Sissach - Böckten**

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2004 halten die IC-Züge Basel SBB - Zürich - Chur in Sissach. Diese neue **Direktverbindung nach Zürich** ist vor allem für Pendler sehr attraktiv. Auf den zubringenden Buslinien können mit dem vorhandenen Mengengerüst keine befriedigenden Anschlussmöglichkeiten aus den umliegenden Gemeinden für die Zürich-Pendler angeboten werden. Es wird vorgeschlagen, auf der nachfragestärksten Zubringerlinie 107 drei **zusätzliche Kurse** einzuführen. Somit entstehen aus dem Diegtal morgens zwei attraktive Verbindungen nach Zürich und am Abend wieder zwei zurück.

zusätzliche Betriebskilometer p.a.	12'000 km
Mehrabgeltung p.a.	CHF 60'000.--

6.1.8. GEPRÜFTE, NICHT ZUR UMSETZUNG IM 5. GLA EMPFOHLENE AUSBAUMASSNAHMEN

- **Verlängerung der Buslinie 69 von Ettingen nach Aesch**

Zwischen Ettingen und Aesch besteht eine **Verbindungslücke** im öffentlichen Verkehrsnetz. Zur Prüfung des Postulats 2000/197 und der Petition mit rund 1200 Unterschriften (Postulat 2001/056) wurde das Schliessen dieser Verbindungslücke untersucht. Der Nutzen dieser dritten, äusseren Tangentialverbindung zwischen Birs- und Leimental besteht in der raschen Erreichbarkeit der Regio-S-Bahn in Aesch vom hinteren Leimental aus, der Rudolf-Steiner Schule beim Bahnhof Aesch sowie dem Ausflugsverkehr nach Mariastein und zum Nordhang des Blauen.

Mit der Einführung der Verbindung zwischen Ettingen und Aesch wird gleichzeitig das Liniensystem der Linien 68 und 69 im Kanton Solothurn umgestellt, so dass die neue Linie 69 von Burg über Metzerlen, Mariastein, Hofstetten, Ettingen und Aesch zum Bahnhof Aesch führt. Die Umsteigehaltestelle auf die Tramlinien 10 und 17 in Ettingen kann direkt an die Hauptstrasse verschoben werden, wo für das Abwarten der Tramanschlüsse in Richtung Hofstetten eine neue Busbucht erstellt werden muss. Das Schul- und Sportzentrum Hintere Matten in Ettingen wird mit einer neuen Haltestelle direkt ans ÖV-Netz angebunden. In Aesch könnten die Sportanlagen Löhrenacker (Pfeffingerring) und der Schulanlage Neumatt (Herrenweg) ebenfalls neu erschlossen werden. Im Zentrum von Aesch entsteht eine Umsteigemöglichkeit auf die Tramlinie 11 und am Bahnhof Aesch auf die "Blaue Linie" S3 der Regio-S-Bahn.

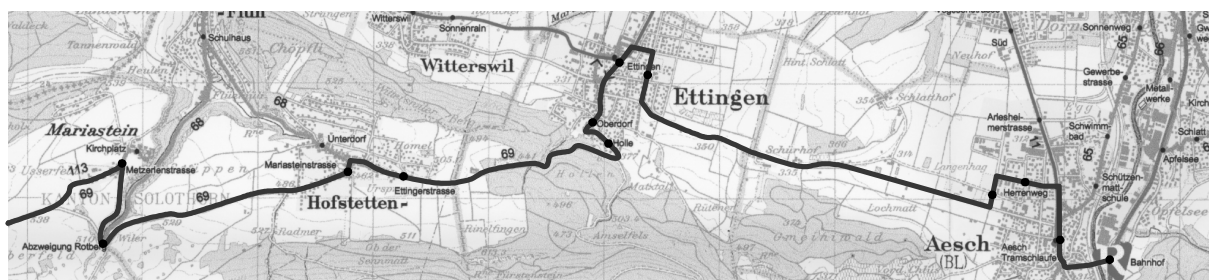


Abbildung 25: Die neu konzipierte Buslinie 69 könnte die Lücke zwischen Ettingen und Aesch schliessen

Für die rund 6 km lange Strecke von Ettingen bis zum Bahnhof Aesch dauert die Fahrt ca. 13 Minuten. An Werktagen ist ab ca. 6.00 Uhr Morgens der Halbstundentakt möglich, mit Ausdünnung zum Stundentakt ab 20.00 bis Mitternacht. An Samstagen wird im Stundentakt verkehrt, mit Verdichtung zum Halbstundentakt zu den Spitzenzeiten am Morgen und am Mittag. An Sonntagen ist ein Stundentakt mit Betriebsschluss nach 20.00 Uhr vorgesehen.

Modellrechnungen mit dem Gesamtverkehrsmodell der Region Basel haben ergeben, dass mit einer Nachfrage von täglich etwas mehr als 500 Personen pro Tag zu rechnen ist. Die Nachfrage ist im Vergleich zu den Kosten für eine Aufnahme in den 5. Generellen Leistungsauftrag zu gering.

Angebot		
Anzahl Kurspaare	Mo-Fr	32
	Sa	22
	So	14
zusätzliche Betriebskilometer p.a.		121'000 km
Mehrabgeltung p.a		CHF 380'000.--
Infrastruktur		CHF 80'000.--

Die Gemeinde Aesch lehnt die Verbindung ab. Sie hat in ihrer Stellungnahme zur Vernehmlassung der Landratsvorlage "Beitrag des Kantons BL an den Ausbau der Regio-S-Bahn Basel 2005" vom 25. August 2004 ihre ablehnende Haltung zu diesem Vorhaben bekräftigt.

• Reaktivierung der Buslinie 55 Hägendorf - Allerheiligenberg - Langenbruck

Mit dem 4. Generellen Leistungsauftrag für die Jahre 2001-2005 wurde die Buslinie 55 auf dem Basel-Landschaftlichen Abschnitt im Einverständnis mit der Gemeinde Langenbruck mangels ausreichender Nachfrage eingestellt. Zudem waren auch die Bedingungen zur Mitfinanzierung durch den Kanton nicht mehr gegeben. Am 14. November 2002 hat der Landrat das Postulat 2002/051 "Reaktivierung der Buslinie 55, Hägendorf - Allerheiligenberg - Bärenwil - Langenbruck" mit dem Hinweis, dass eine Lösung mit Rufbus untersucht werden muss, überwiesen. Daraufhin wurden der Gemeinde Langenbruck mehrere Varianten zur Erschliessung des Weilers Bärenwil vorgelegt:

- Variante 1: Reaktivierung der früheren Buslinie 55 mit ursprünglichem Angebot
- Variante 2: Rufbusangebot
- Variante 3: Beteiligung seitens des Kantons an der Finanzierung eines geeigneten Kleinbusses zum Zwecke des Personentransportes zwischen Bärenwil und Langenbruck Post (Anschluss an Buslinie 94) bzw. Bärenwil und Allerheiligenrank (Anschluss an Buslinie 55 nach Hägendorf). Alles weitere wie Betrieb, Definition des Angebotes, Chauffeure, Tarif etc. lägen in der alleinigen Verantwortung der Gemeinde.
- Variante 4: Reaktivierung der Buslinie 55 mit reduziertem Angebot von 4 Kurspaaren pro Tag.

Der Gemeinderat von Langenbruck sprach sich daraufhin für die Variante 4 aus. Auf die übrigen Varianten wurde seitens der Gemeinde nicht weiter eingetreten.

Am 6. April 2004 hat der Regierungsrat der Einführung eines einjährigen Probebetriebes ab 12. Dezember 2004 beschlossen (RRB Nr. 776). Es werden 4 Kurspaare der Linie 55 (Hägendorf - Allerheiligenberg), betrieben durch den Busbetrieb Olten Gösgen Gäu (BOGG), vom Allerheiligenrank nach Langenbruck geführt. Zur Zeit liegen noch keine Erfahrungswerte zu diesem Probebetrieb vor. Die Abgeltung für den einjährigen Probebetrieb beträgt CHF 61'000.- (Offerte).

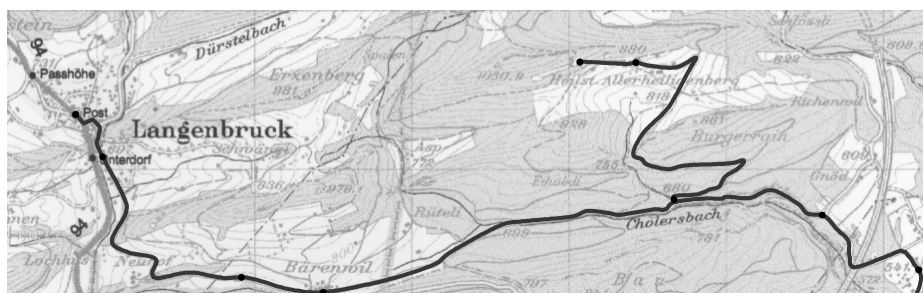


Abbildung 26:
Schematischer
Linienverlauf der
Linie 55 (BOGG)

Die Gründe, die im Jahre 2001 zur Einstellung des Busbetriebes geführt haben, haben sich nicht geändert. Die ungedeckten Kosten sind dank des kleineren Angebotes mit vier Kurspaaren zwar geringer, sie sind für die Erschliessung der knapp 60 Personen, die vom Angebot profitieren können, aber hoch.

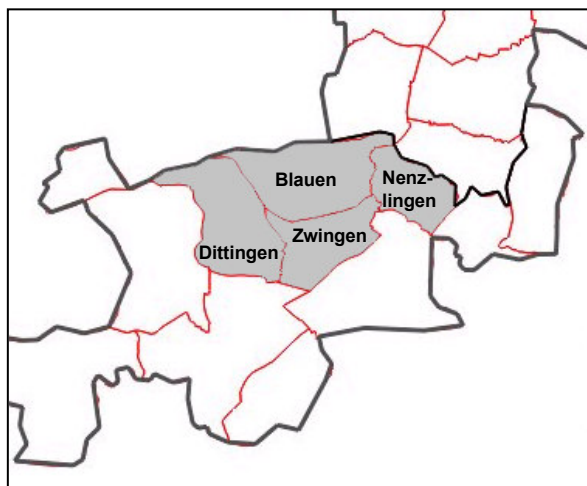
Angebot		
Anzahl Kurspaare	Mo-Fr	4
	Sa	4
	So	4
zusätzliche Betriebskilometer p.a.		15'000 km
Mehrabgeltung (Anteil BL)		CHF 61'000.--

• Bedarfsangebot im Laufental

Das Nachfragepotenzial auf der Postautolinie 119 ist klein. Mit vertretbarem Aufwand kann nur ein Grundangebot erstellt werden, das die allerwichtigsten Transportbedürfnisse abdeckt. An Werktagen werden die Gemeinden Blauen mit 12, Dittingen mit 15 und Nenzlingen mit 10 Kurspaaren erschlossen. Dabei sind die von den Gemeinden selbst bestellten und direkt abgesehenen Schülerkurse bereits inbegriffen.

Zusätzliche Kurse nach Fahrplan lassen sich zur Zeit nicht vertreten. Eine mögliche Alternative wäre ein Bedarfsbetrieb: Anstelle einer Linie mit fester Haltestellenabfolge und Fahrplan, würde innerhalb eines bestimmten Gebietes während definierten Betriebszeiten ein Fahrzeug (oder mehrere) nach Bestellung verkehren.

Auf Antrag der Gemeinden Blauen, Dittingen, Nenzlingen und Zwingen, wurde ein Bedarfsangebot geprüft. Die Fahrgäste können über telefonische Voranmeldung einen Kleinbus bestellen, der sie innerhalb dieser vier Gemeinden an der gewünschten Haltestelle abholt und an eine beliebige andere Haltestelle der vier Gemeinden bringt. Für diesen Service haben die Fahrgäste neben dem normalen TNW Billet, zusätzlich einen Zuschlag von CHF 3.- pro Fahrt zu entrichten.



Der Bedarfsbetrieb kann zu folgenden Betriebszeiten angeboten werden:

Montag - Freitag:

08:20 - 11:00 / 13:20 - 16:00 / 19:20 - 20:00

Samstag:

08:20 - 11:10 / 13:20 - 21:00

Sonntag:

07:20 - 10:30 / 12:20 - 14:30 / 17:20 - 18:30

Abbildung 27: Bedienungsgebiet Bedarfsbetrieb im Laufental

Weil zu den Spitzenstunden (Pendler- und Schülerverkehr) die Nachfrage für den Bedarfsbetrieb zu gross ist, müssen zu folgenden Zeiten trotzdem Fahrplankurse verkehren.

Montag - Freitag: 05:30 - 08:30 / 11:40 - 13:20 / 16:20 - 18:45

Samstag 07:00 - 08:00 / 11:35 - 12:35

Trotz Fahrgeldzuschlag sind die ungedeckten Kosten für den Bedarfsbetrieb im Vergleich zum Nutzen hoch. Die Gründe liegen bei der grossen Präsenzzeit des Fahrpersonals und

der Tatsache, dass auf das Führen von klassischen Fahrplankursen mit grossen Fahrzeugen nicht verzichtet werden kann.

zusätzliche Betriebskilometer p.a.	bedarfsabhängig
Mehrabgeltung p.a.	CHF 70'000.--

- **Linie 19: Waldenburgerbahn**

Am Abend fährt die WB ab 20.30 Uhr nur im Stundentakt. Für Besucher von Abendveranstaltungen in Liestal oder Basel ist dieses Angebot zu wenig attraktiv. Die Gemeinde Waldenburg fordert deshalb eine **Verdichtung des Abendangebots zum Halbstundentakt**. Im Hinblick auf die Sparbemühungen des Kantons ist das Nutzen/Kosten-Verhältnis zu klein, als dass sich diese Angebotsverbesserung rechtfertigen würde.

zusätzliche Betriebskilometer p.a.	29'000 km
Mehrabgeltung p.a.	CHF 205'000.--

- **Linie 84: Rheinfelden - MuttENZ Auhafen**

Zur Stärkung des ÖV im Pendlerverkehr könnte die Linie 84 auch **über Mittag** bis zur Schweizerhalle (Haltestelle Auhafen) geführt werden und Anschlüsse auf die Buslinie 80 herstellen. Weil noch keine Erfahrungen mit dem neuen Linienkonzept vorhanden sind, sollen diese zuerst abgewartet werden. Die Angebotserweiterung wird vorerst nicht eingeführt.

zusätzliche Betriebskilometer p.a.	10'000 km
Mehrabgeltung p.a.	CHF 70'000.--

- **Linien 101 - 104: Spätbetrieb ab Gelterkinden**

Im Spätbetrieb ab 21.00 Uhr werden die vier Buslinien 101 - 104 ab Gelterkinden im Bedarfsbetrieb angeboten. Mit einem einzigen Fahrzeug werden die Fahrgäste zuerst der Linie 101, dann der Linie 102, 103 und 104 zu ihrer Zielhaltestelle gebracht. Während für die Fahrgäste der Linien 101 und 102 zu diesen Zeiten ein ansprechendes Angebot vorhanden ist, haben die Fahrgäste der Linien 103 und 104 oft grosse, unattraktive Umwegfahrten in Kauf zu nehmen (abhängig von den Fahrtwünschen auf den Linien 101 und 102). Entsprechend gering ist die Nachfrage für diese Spätfahrten bei diesen Linien. Mit einem **zweiten Fahrzeug**, das in Gelterkinden im Spätangebot die Fahrgäste der Linien 103 und 104 direkter zur Zielhaltestelle bringt, könnte dieser Mangel behoben werden. Das Angebot wird aus Kostengründen belassen wie bisher.

zusätzliche Betriebskilometer p.a.	20'000 km
Mehrabgeltung p.a.	CHF 45'000.--

- **Linie 106: Sissach - Wintersingen**

Die Gemeinde Wintersingen wünscht eine **Verlängerung der Buslinie 106 nach Magden (AG)**. Eine Analyse des Nachfragepotenzials zeigt keinen ausreichenden Bedarf für diese Verbindung: Von Sissach nach Rheinfelden ist die Fahrt mit der S-Bahn (Umsteigen in Pratteln) schneller, als per Bus über Wintersingen (Umsteigen in Magden auf die Linie 100). Reisezeiteinsparungen ergeben sich daher nur für Beziehungen ab Wintersingen nach Magden (Einsparung 50 Min.), ab Wintersingen nach Rheinfelden (Einsparung 20 Min.) und von Sissach nach Magden (Einsparung 20 Min.). Die Volkszählung 2000 zeigt, dass von diesen Reisezeit-Verbesserungen aber nur rund 30 Erwerbstätige profitieren könnten, die bisher primär mit dem PW zur Arbeit fahren. Dieses sehr bescheidene Nachfragepotenzial ist zu klein und rechtfertigt auch keine Minimalerschliessung.