

# «Das ist einer der grössten Angebotsprünge»

Andreas Büttiker sagt, welche Veränderungen der neue Fahrplan für die BLT mit sich bringt

INTERVIEW: GEORG SCHMIDT

**Der Direktor der Baselland Transport (BLT) rechnet in den kommenden fünf Jahren auf dem Busnetz mit einem Zuwachs von 20 bis 30 Prozent, auf einzelnen Linien sogar von über 50 Prozent.**

**BaZ:** Herr Büttiker, wie viele Haltestellen mussten auf den Fahrplanwechsel am Sonntag neu eingerichtet oder anders beschriftet werden?

**ANDREAS BÜTTIKER:** Insgesamt 50 Bushaltestellen werden neu in Betrieb genommen. Da fast alle Streckenabschnitte betroffen sind, müssen ausserdem fast alle Haltestellen neu beschriftet werden.

**Sie fühlen sich gerüstet für den Fahrplanwechsel?**

Ja – es wird aber nicht möglich sein, alle Haltestellen auf den Fahrplanwechsel definitiv einzurichten: Busbuchten müssen teilweise erst noch gebaut werden, in manchen Fällen auch Einigungen mit betroffenen Landeignern gefunden werden.

**Der Fahrplanwechsel hat es für die BLT in sich.**

Das ist einer der grössten Angebotsprünge der BLT im Busbereich. Wir hatten bereits im Jahr 2001 einen grossen Ausbau mit den Verbindungen, die tangential um Basel herumführen. Jetzt kommt der nächste grosse Schritt.

**Was hat sich auf den Fahrplan hin punkto Personal und Infrastruktur geändert?**

Wir haben acht neue Busse in Dienst genommen und 31 zusätzliche Chauffeure sowie einen weiteren Betriebsassistenten angestellt. Vor zehn Jahren hatten wir erst 33 Chauffeure – jetzt sind es 110. Last but not least müssen wir unsere Bushalle in Oberwil erweitern.



**Andreas Büttiker.** Der BLT-Direktor ist auch Leiter des Tarifverbunds Nordwestschweiz. Foto Dominik Piliss

**Wie haben Sie diesen Personalzuwachs managen können? Das war ja eine Just-in-time-Übung.**

Gute Leute pünktlich auf den Dezember hin zu finden, war schwierig, auch wenn der Arbeitsmarkt zu unseren Gunsten spielt. Wir haben bereits im Sommer zwölf Chauffeure eingestellt, als wir wegen der Sperrung der Hauptstrasse in Reinach zusätzlichen Personalbedarf an Fahrern hatten. Im Herbst haben wir den Mehrbestand genutzt, um bisherige Chauffeure als Tramwagenführer auszubilden. Dies bietet der BLT betriebliche Flexibilität und dem Personal mehr Abwechslung.

**Was kostet der Ausbau 2010?**

Der Leistungsauftrag der BLT nimmt um 2,8 Millionen Franken zu. Dies entspricht einem Ange-

botsausbau von 530 000 Buskilometern. Das Nutzen-Kostenverhältnis stimmt. Wir rechnen auch mit Mehrerträgen. Erfahrungsgemäss dauert es jedoch seine Zeit, bis die Leute das zusätzliche Angebot realisiert haben und es voll nutzen.

**Gehen wir doch an den Anfangspunkt des neuen Fahrplans zurück – wie nimmt man die Planung einer neuen Route an die Hand?**

Das ist Teamwork. Die Abteilung Öffentlicher Verkehr in der Baselland Baudirektion hat die Federführung. Die Angebotsplanung erfolgt zusammen mit den Gemeinden und den Transportunternehmen, die aktiv Vorschläge einbringen. Es geht in erster Linie darum, neue Arbeits- und Wohngebiete zu erschliessen und Neukunden zu gewinnen. Gleichzeitig sind Linienführungen zu finden, die möglichst wirtschaftlich betrieben werden können. Der ganze Prozess hat mindestens zwei Jahre gedauert, bevor der Landrat im Mai Ja sagte zum neuen Leistungsauftrag.

**Von welchen Fahrgastzahlen gehen Sie aus?**

Es ist schwierig, exakte Zahlen zu nennen. Auf dem gesamten Busnetz rechnen wir in den nächsten fünf Jahren mit einem Zuwachs von 20 bis 30 Prozent, auf einzelnen Linien sogar weit über 50 Prozent. Das scheint mir realistisch. So hatten wir auf den Tangentiallinien 60 und 64 seit 2001 gar ein Fahrgastwachstum von über 100 Prozent. Den Angebotsausbau gilt es im Gesamtkontext zu betrachten. Er stärkt das gesamte ÖV-Netz der Region.

**Der aktuelle Ausbausritt ist also noch nicht das Ende.**

Der nächste Schritt ist bereits definiert. Ab Dezember 2011 werden die Tramlinien 10 und 17 nicht mehr alle zehn, sondern alle sieben Minuten fahren. Dies schafft Mehrkapazitäten und verkürzt die Umsteigezeiten.

**Trotz steigenden Verkehrs?**

Unsere Buslinien bleiben immer mehr im Stau stecken. Wir haben zunehmend Schwierigkeiten, die Fahrpläne einzuhalten. Bereits vor vier Jahren haben wir zusammen mit dem Kanton die kritischen Stellen im Strassennetz analysiert und Massnahmen definiert. Dazu gehören beispielsweise die Optimierung von Lichtsignalanlagen und der Bau separater Busspuren.

**«Vor zehn Jahren hatten wir erst 33 Chauffeure – jetzt sind es bereits 110.»**

**Die Linie 64 von Allschwil nach Arlesheim wie auch die Linie 62 von Biel-Benken nach Arlesheim/Dornach stellen von der Linienführung her quasi Alternativen zur Südumfahrung dar. Ist das Absicht?**

Ich meine ja. Die Diskussion um die Südumfahrung hat die Schaffung der Buslinie von Oberwil nach Allschwil sicher begünstigt.

**In welchem Ausmass können Sie kurzfristig und in Eigenregie Nachbesserungen vornehmen?**

Unser Handlungsspielraum ist kurzfristig sehr eingeschränkt. Die Fahrpläne sind publiziert und müssen gefahren werden. Selbstverständlich werden wir die Situation genau beobachten und Optimierungen, wo möglich, umgehend umsetzen.

## Was sich ab Sonntag ändert – eine Auswahl

**BLT BRUDERHOLZ-MÜNCHENSTEIN:** Die neue BLT-Linie 58 zwischen Bruderholzspital und Münchenstein Bahnhof ersetzt einen Teil der bisherigen Linie 63 und verkehrt neu im 30-Minuten-Takt via Gartenstadt (Anschluss an die Tramlinie 11). Neu ins BLT-Netz eingebunden wird damit der Bahnhof Münchenstein als Endstation.

**BIEL-BENKEN-DORNACH:** Die verlängerte Linie 62 der BLT ersetzt auf dem Abschnitt Therwil-Biel-Benken die geänderte Linie 64 (siehe unten) und verkehrt tagsüber im 15-Minuten-Takt. Abends und sonntags gibt es keine Kurse. Neu wird das Gebiet Kägen in Reinach ganztags bedient. Zwischen Dornach Bahnhof und Therwil entsteht durch die Überlagerung mit der Linie 64 ein 7½-Minuten-Takt.

**MUTTENZ-DORNACH:** Zwischen den Bahnhöfen Muttenz, Münchenstein und Dornach etabliert die BLT mit der Linie 63 eine neue Querverbindung, die auch das Gebiet Widen in Arlesheim erschliesst. Die Linie verkehrt im 30-Minuten-Takt.

**ARLESHEIM-BASEL BACHGRABEN:** Mit der erweiterten Linie 64 wird eine direkte Verbindung zwischen Allschwil und dem Leimental sowie dem Birseck geschaffen. Ab Therwil verkehrt die Linie 64 neu via Oberwil und Allschwil Ziegelei zum Industriegebiet Bachgraben mit seinen Firmen und Freizeiteinrichtungen. Die Linie verkehrt zu den Hauptverkehrszeiten im 15-Minuten-Takt, ansonsten gilt Halbstundentakt. Das Gymnasium Oberwil erhält eine eigene Haltestelle.

**BASEL SBB-ALLSCHWIL:** Die neue Buslinie 48 der BVB schafft eine Direktverbindung vom Bahnhof SBB nach Allschwil und ins Industriegebiet Bachgraben. Sie verkehrt montags bis freitags jeweils morgens und abends im 15-Minuten-Takt. Die Linie führt vom Bahnhof SBB über Wielandplatz, Wanderstrasse, Ziegelei zur Endhaltestelle Bachgraben, wobei sie zwischen Bahnhof SBB und Wielandplatz ohne Halt verkehrt.

**NACHTVERBINDUNGEN:** Die bisherige Nachttramlinie N14 der BVB wird mit der neuen Nachttramlinie N6 ergänzt, die bis Riehen Grenze führt. Neu verkehrt die Linie N14 bis Pratteln (bisher bis Muttenz), die beiden Linien verknüpfen sich am Barfüsserplatz. Der Start erfolgt erst am 18./19. Dezember.

**autobus.ag...liestal... BASEL-LIESTAL-REIGOLDSWIL:** Durch die Verschiebung der Haltestelle Aeschenplatz vor die Migrosbank werden die Umsteigebeziehungen der AAGL-Linien 70 und 80 zum Bahnhof SBB verbessert. Zwischen Aeschenplatz und Saline ergänzen sich die beiden Linien zum Viertelstundentakt. Die Linie 80 bedient in Liestal neu auch die Haltestelle Wasserturmplatz.

**FRENKENDORF-LAUSEN:** Die Linie 78 wird bis zum Bahnhof Frenkendorf-Füllinsdorf und weiter bis Frenkendorf Friedhof im Halbstundentakt verlängert. Damit wird das Dorfzentrum von Frenkendorf wieder umsteigefrei mit Liestal und Lausen verbunden. Lausen erhält eine neue Haltestelle Müllizelg. Ab Lausen Stutz wird um 6.56 Uhr neu ein Schülerkurs bis Liestal eingeführt. Die Anschlüsse in Liestal bleiben bestehen.

**PostAuto RHEINFELDEN-KAISERAUGST:** Die Postautolinie 84 wird nur noch zwischen Kaiseraugst Bahnhof und Rheinfelden Bahnhof bedient. Der Abschnitt Kaiseraugst-Muttenz Auhafen wird nicht mehr bedient. Auf dem verbleibenden Abschnitt gibt es neu auch am Samstag eine ganztägige Verdichtung auf den 30-Minuten-Takt.

**FLÜH-ETTINGEN-AESCH:** Die Linie 68 wird von Ettingen nach Aesch Bahnhof verlängert. Die neue Verbindung verkehrt werktags von 6 bis 19 Uhr im 30-Minuten-Takt, abends und sonntags im Stundentakt.

## Eine perfekte Welle für das Birseck

Der Bahnhof Dornach-Arlesheim wurde zur modernen Verkehrsdrehscheibe ausgebaut

SAMUEL MATTLI

**Am wichtigsten ÖV-Knotenpunkt des Birsecks treffen sich S-Bahn, Tram und Bus seit gestern unter einem imposanten Dach.**

Auf diesen Moment mussten Dornach und Arlesheim fast vierzig Jahre warten: Nach schier endlosen Querelen und Fehlplanungen wurde gestern Vormittag der komplett umgestaltete und vergrösserte Bahnhof Dornach-Arlesheim dem Verkehr übergeben. Die Inbetriebnahme erfolgte gänzlich schnörkellos – ein offizieller Festakt ist erst im Frühling geplant, wenn alle Bauarbeiten abgeschlossen sind.

Der Dornacher Gemeindepräsident Kurt Henzi zeigte sich auf Anfrage «höchst erfreut», dass der Bahnhof nach all den Jahren nun endlich ausgebaut ist. Der langen Entstehungsgeschichte kann er jedoch vor allem Positives abgewinnen: «Wäre die frühere Planung ausgeführt worden, hätten wir heute bereits wieder dieselben Kapazitätsprobleme», sagt Henzi.

**WACHSTUM.** Der Bahnhof Dornach-Arlesheim ist nach Liestal der zweitwichtigste ÖV-Knoten im Kanton Baselland. Aktuell zählen die SBB rund 4200 Ein-, Aus- und Umsteiger pro Tag – darin sind allerdings nur die Passagiere der S-Bahn eingerechnet. Kurt Henzi ist überzeugt, dass der Bahnhof «weiter an Bedeutung gewinnen wird». Mittelfristig wird eine Verdichtung des S-Bahn-Angebots angestrebt, auch ein Schnellzughalt ist möglich.



**Unter einem Dach.** Die einst chaotische Verkehrsdrehscheibe Dornach-Arlesheim präsentiert sich übersichtlich. Foto Henry Muchenberger

Platz für weiteres Wachstum ist nun vorhanden. Bisher waren die Tramschleife der Linie 10 und die Haltestellen der fünf Buslinien über den ganzen Bahnhofplatz verstreut, die Umsteigewege lang und unübersichtlich. Jetzt treffen sich alle Linien direkt vor dem Bahnhof unter einem Wellendach, das die Form der Jura-hügel im Hintergrund wider-

spiegeln soll. S-Bahn und Tram teilen sich einen gemeinsamen Perron, sodass von Arlesheim her kommend mit wenigen Schritten in die S-Bahn Richtung Basel umgestiegen werden kann. Der Perron Richtung Laufen wird durch eine neue Unterführung auf dem kürzestmöglichen Weg mit den Nahverkehrshaltestellen verbunden.

Die beiden Gemeinden, die Kantone Baselland und Solothurn, der Bund sowie SBB und BLT haben insgesamt rund 32 Millionen Franken ins Projekt investiert. Darin enthalten ist auch der Doppelspurausbau der Tramlinie, der erst Mitte 2011 abgeschlossen sein wird. Für einen Regionalbahnhof dieser Grösse und Bedeutung fehlen jedoch Verkaufs- und

Gastronomieflächen – das Angebot ist nach wie vor auf einen Kiosk beschränkt.

**LÄDEN.** Abhilfe soll die neue Überbauung direkt vis-à-vis des Bahnhofs schaffen. Dort sind nebst Wohnungen auch Ladenflächen vorgesehen. Die Totalunternehmerin Implenia plant, demnächst das Baugesuch einzureichen.