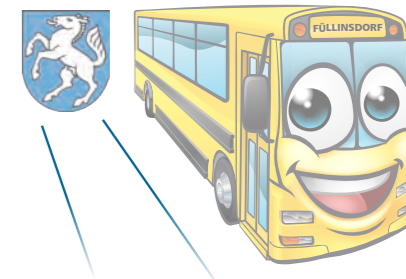




Guten Abend und herzlich Willkommen zur Informationsveranstaltung

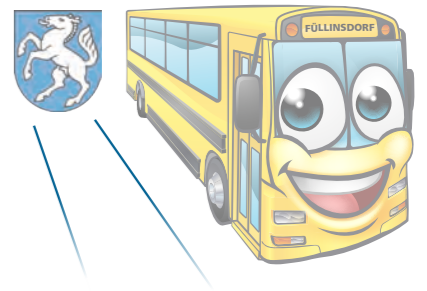
„Wie entwickelt sich der öffentliche Verkehr in Füllinsdorf“





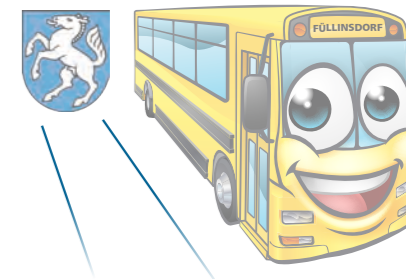
Unsere Themen heute Abend:

- **Einführung 15'-Takt S-Bahn Basel – Liestal:
als Chance für die Weiterentwicklung des
Busangebots.**
 - **Kann Füllinsdorf umsteigefrei an den Bahnhof
Liestal angebunden werden (Fernverkehrszüge)?**
 - **Welche Voraussetzungen gilt es zu erfüllen?
(Herr Dominic Wyler, Verkehrsplaner Abteilung
öV, Kanton BL)**



Unsere Themen heute Abend:

- **Wie verändert sich das Angebot für Füllinsdorf unter diesen Neuerungen konkret?**
 - **Was ändert und was nicht?**
 - **Wer sind die Gewinner und Verlierer?
(Herr Roman Stingelin, Geschäftsführer Auto Bus AG)**



Unsere Themen heute Abend:

- **Mit welchen baulichen Massnahmen müsste die Gemeinde rechnen?**

(Je nach Ergebnis der Studien gibt es verschiedene Ansätze).

(Gemeinde Füllinsdorf Herr Christoph Leupi)

Fragen / Diskussion

Weiterentwicklung Stadtbus Liestal



Inhalt

- Ausgangslage / Umfeld
- Weiterentwicklung Stadtbus Liestal
 - Zielkonzept 2025
 - Etappen der Umsetzung
- Voraussetzungen für die Umsetzung

Ausgangslage / Umfeld

- Frenkendorf, Füllinsdorf, Liestal und Lausen bilden ein zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit über 30'000 Einwohnerinnen und Einwohner.
- Die Feinerschliessung dieses Gebiets erfolgt durch die Linien 75, 76, 78 und teilweise durch die Linie 80.
- Die S-Bahn fährt ab 2025 zwischen Liestal und Basel alle 15 Minuten.

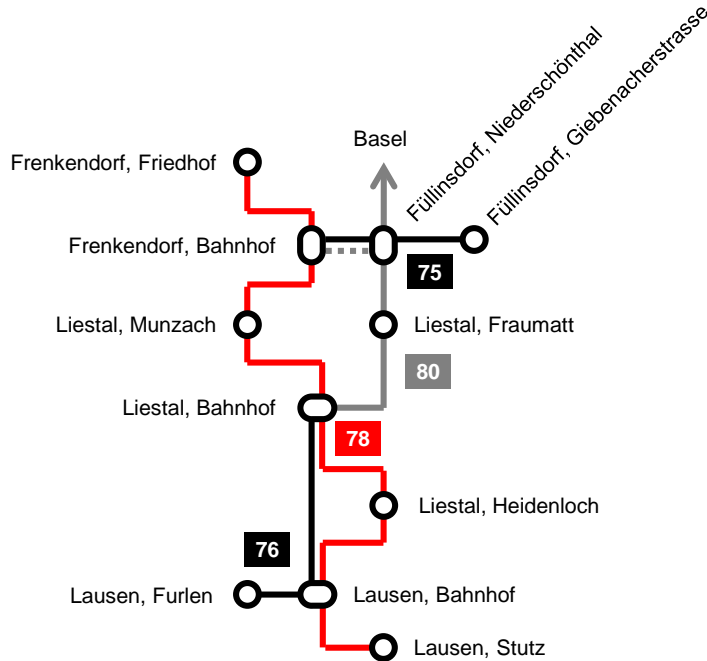
Fragestellungen:

- Wie entwickelt sich das Angebot des Stadtbus Liestal weiter?
- Welche Voraussetzungen gilt es dabei zu erfüllen?

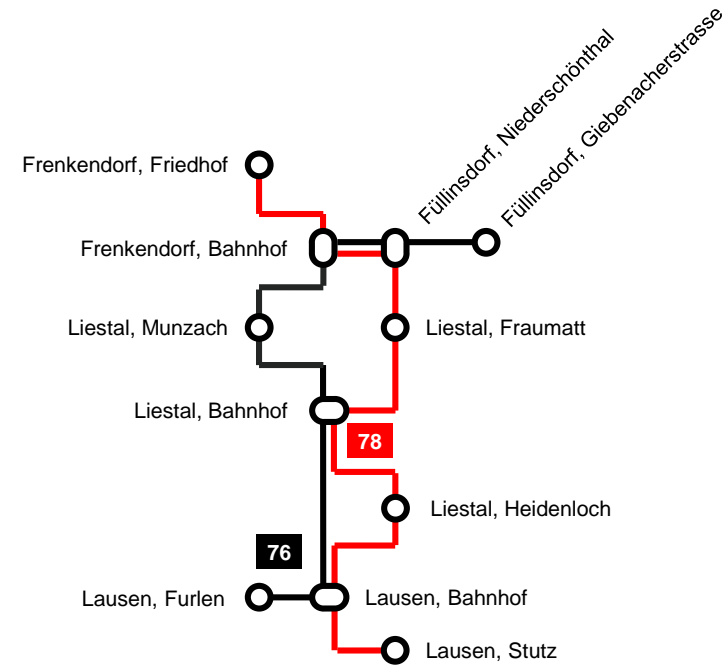
Weiterentwicklung Stadtbus Liestal Zielkonzept 2025 (1/2)

- Die Erarbeitung des Zielkonzepts erfolgte in Zusammenarbeit mit dem beteiligten Gemeinden Frenkendorf, Füllinsdorf, Lausen, der Stadt Liestal und der AutoBus AG
- Das Zielkonzept berücksichtigt die unterschiedlichen Bedürfnisse in gleichem Mass
 - Dichter Fahrplan
 - Gute Anschlüsse auf die S-Bahn und die Fernverkehrszüge in Liestal
 - Umsteigefreie Verbindungen zu den Hauptzielgebieten
 - Wirtschaftlicher Mitteleinsatz

Weiterentwicklung Stadtbus Liestal Zielkonzept 2025 (2/2)



Linienkonzept 2019



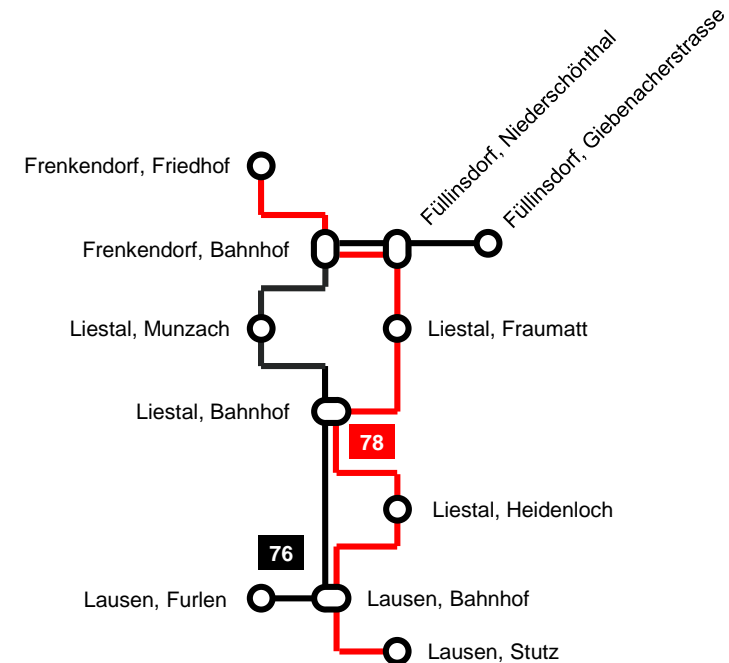
Zielzustand 2025

Weiterentwicklung Stadtbus Liestal

Etappen der Umsetzung

– Umsetzung erfolgt in Etappen

1. Sukzessive Verdichtung des Angebots zum 15'-Takt
2. Verlängerung der Linie 76 via Munzach nach Frenkendorf und Integration Linie 80 in 78
(Linie 78 neu via Fraumatt statt Munzach, Linie 80 neu via Rheinstrasse)
3. Einbindung Linie 75 in Linie 76



Zielzustand 2025

Voraussetzung für die Umsetzung

- Auf der Linie 75 wird aktuell ein Midibus eingesetzt. Dieser kürzer als ein Standardbus, dafür wendiger.
 - 10.5 m lang
 - 2.55 m breit (mit Rückspiegel 2.95 m)
 - 17.2 m Wendekreis
- Voraussetzung: Befahrbarkeit von Füllinsdorf mit Standardbus zur Gewährung ausreichender Kapazitäten auf anderen Linienabschnitten und zur Gewährung eines effizienten Mitteleinsatzes.
 - 12 m lang
 - 2.55 m breit (mit Rückspiegel 2.95 m)
 - **23 m Wendekreis (+ 5.8 m)**

Wie verändert sich das Angebot für Füllinsdorf unter diesen Neuerungen konkret?

Füllinsdorf

26.09.2019

Was ändert und was nicht?

Verbindungen: Wo kann ich aus Füllinsdorf umsteigefrei hinfahren (und auch wieder zurück)?

Bisher:

- Niederschönthal (Migros Schönthal)
- Bahnhof Frenkendorf-Füllinsdorf

Neu (zusätzlich):

- Munzach
- Schildareal
- Kantonsspital
- Bahnhof Liestal
- Stedtli Liestal
- Lausen (Furlen)

Alle Angaben ohne Gewähr.

Was ändert und was nicht?

Taktfolge: Wie häufig kann ich dann fahren?

Die Taktfolge soll beibehalten werden:

- Montag-Freitag
 - 15'-Takt tagsüber
 - 30'-Takt abends
- Samstag
 - 30'-Takt
- Sonntag
 - 30'-Takt

Alle Angaben ohne Gewähr.

Was ändert und was nicht?

Fahrroute in Füllinsdorf:

- Alle Busse fahren die grosse Schlaufe
- 15'-Takt auch für den oberen Dorfteil
- Je nach Route etwas längere Wartezeit am «Linienende» Giebenacherstrasse

- Weitere Details anschliessend von Christoph Leupi

Was ändert und was nicht?

Verbindungen via Bahnhof Frenkendorf-Füllinsdorf (S-Bahn)

Von Füllinsdorf nach Basel

- Montag – Freitag tagsüber 4 mal pro Stunde mit 2-3 Minuten Umsteigezeit
- Samstag – Sonntag und abends 2 mal pro Stunde mit 3 Minuten Umsteigezeit

Von Basel nach Füllinsdorf

- Montag – Freitag tagsüber 4 mal pro Stunde mit 2-6 Minuten Umsteigezeit
- Samstag – Sonntag und abends 2 mal pro Stunde mit 6 Minuten Umsteigezeit

Alle Angaben ohne Gewähr.

Was ändert und was nicht?

Verbindungen via Bahnhof Frenkendorf-Füllinsdorf (S-Bahn)

Von Füllinsdorf nach Liestal/Olten

- Montag – Freitag tagsüber 2/2 mal pro Stunde mit 11/7 Minuten Umsteigezeit
- Samstag – Sonntag und abends 2 mal pro Stunde mit 7 Minuten Umsteigezeit

Von Liestal/Olten nach Füllinsdorf

- Montag – Freitag tagsüber 2/2 mal pro Stunde mit 11/10 Minuten Umsteigezeit
- Samstag – Sonntag und abends 2 mal pro Stunde mit 10 Minuten Umsteigezeit

Alle Angaben ohne Gewähr.

Was ändert und was nicht?

Verbindungen via Bahnhof Liestal (Schnellzüge)

Von Füllinsdorf nach Zürich

- Montag – Freitag tagsüber 1 mal pro Stunde mit 4 Minuten Umsteigezeit
- Samstag – Sonntag und abends 1 mal pro Stunde mit 4 Minuten Umsteigezeit

Von Zürich nach Füllinsdorf

- Montag – Freitag tagsüber 1 mal pro Stunde mit 5 Minuten Umsteigezeit
- Samstag – Sonntag und abends 1 mal pro Stunde mit 5 Minuten Umsteigezeit

Alle Angaben ohne Gewähr.

Was ändert und was nicht?

Verbindungen via Bahnhof Liestal (Schnellzüge)

Von Füllinsdorf nach Bern

- Montag – Freitag tagsüber 1 mal pro Stunde mit 5 Minuten Umsteigezeit
- Samstag – Sonntag und abends 1 mal pro Stunde mit 20 Minuten Umsteigezeit

Von Bern nach Füllinsdorf

- Montag – Freitag tagsüber 1 mal pro Stunde mit 5 Minuten Umsteigezeit
- Samstag – Sonntag und abends 1 mal pro Stunde mit 20 Minuten Umsteigezeit

Alle Angaben ohne Gewähr.

Was ändert und was nicht?

Verbindungen via Bahnhof Liestal (Schnellzüge)

Von Füllinsdorf nach Luzern

- Montag – Freitag tagsüber 1 mal pro Stunde mit 4 Minuten Umsteigezeit
- Samstag – Sonntag und abends 1 mal pro Stunde mit 4 Minuten Umsteigezeit

Von Luzern nach Füllinsdorf

- Montag – Freitag tagsüber 1 mal pro Stunde mit 5 Minuten Umsteigezeit
- Samstag – Sonntag und abends 1 mal pro Stunde mit 5 Minuten Umsteigezeit

Alle Angaben ohne Gewähr.

Was ändert und was nicht?

Schnellste Verbindungen

	heute	neu
Liestal	19'	17'
Basel	28'	23'
Zürich	84'	79'
Bern	86'	68'
Luzern	92'	87'

Wer sind die Gewinner und Verlierer?

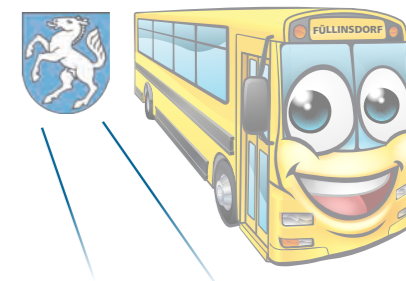
Das deutlich bessere ÖV-Angebot kommt allen zugute.

direkter ✓

häufiger ✓

schneller ✓

Es braucht aber einen Ausbau der Strassen-/Haltestelleninfrastruktur.

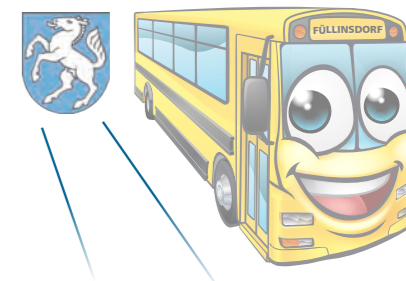


Streckenführung Regionalbus Linie 75

Ausgangslage

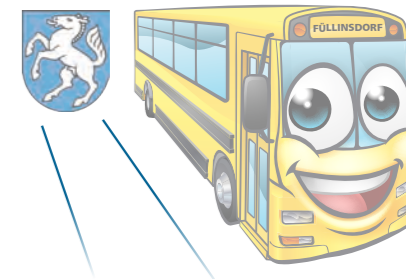
Die Abteilung öffentlicher Verkehr der kantonalen Bau- und Umweltschutzdirektion und die Gemeinde Füllinsdorf wollen den Regionalbus Linie 75 weiterentwickeln.

Damit eine direkte Anbindung an den Bahnhof Lies-tal möglich wird, müssen jedoch Standardbusse (Länge 12m) zum Einsatz kommen können. Dies ist bei der heutigen Linienführung nicht möglich.



Anhand einer Testfahrt im Juni 2018 wurden verschiedene Varianten der Linienführung auf Konfliktpunkte untersucht. In der Folge hat sich die Gemeinde auf die Stossrichtung 2, Linienführung analog heute, festgelegt. Dabei wird noch offengelassen, ob die Linienführung via Mittleren Rainweg oder Oberer Rainweg verläuft.

Zur Klärung der technischen und finanziellen Konsequenzen wurden anhand einer Machbarkeitsstudie die Konflikte der Linienführung, mögliche Bushaltestellen und verkehrstechnische Massnahmen überprüft.



Streckenführung Regionalbus Linie 75

Mögliche Varianten

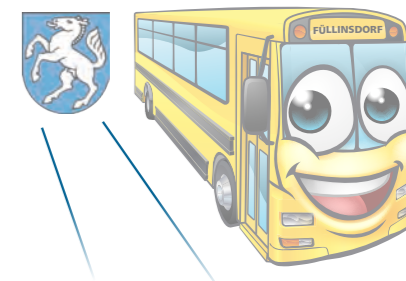




Streckenführung Regionalbus Linie 75

Variante Linienführung **Mittlerer Rainweg**

Diese Linienführung entspricht der aktuellen Linienführung des Regionalbusses und führt von der Arisdörferstrasse über den Mittleren Rainweg zur Giebenacherstrasse. Der Mittlere Rainweg ist eine Einbahnstrasse mit Fahrtrichtung Giebenacherstrasse. Auf dem Mittleren Rainweg ist das Parkieren für Autos nur auf den markierten Feldern gestattet.

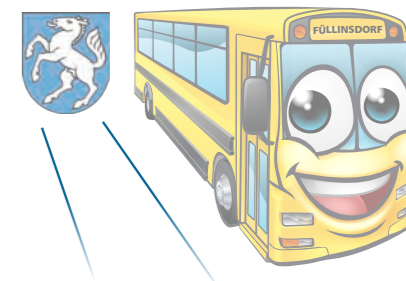


Beurteilung der Geometrie (Horizontal / Vertikal)

Die Überprüfung der Befahrbarkeit mit einem Normalbus (Abmessung gemäss Projektierungsrichtlinien TBA BL) hat folgende Problempunkte ergeben:

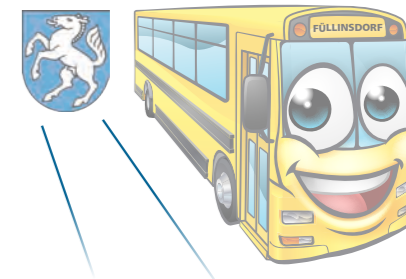
Die Vorbeifahrt bei parkierten Fahrzeugen kann vor allem in den Kurvenbereichen problematisch werden.

Die Ausfahrt auf die Giebenacherstrasse in Richtung Zentrum ist nicht möglich.



Bauliche Massnahmen

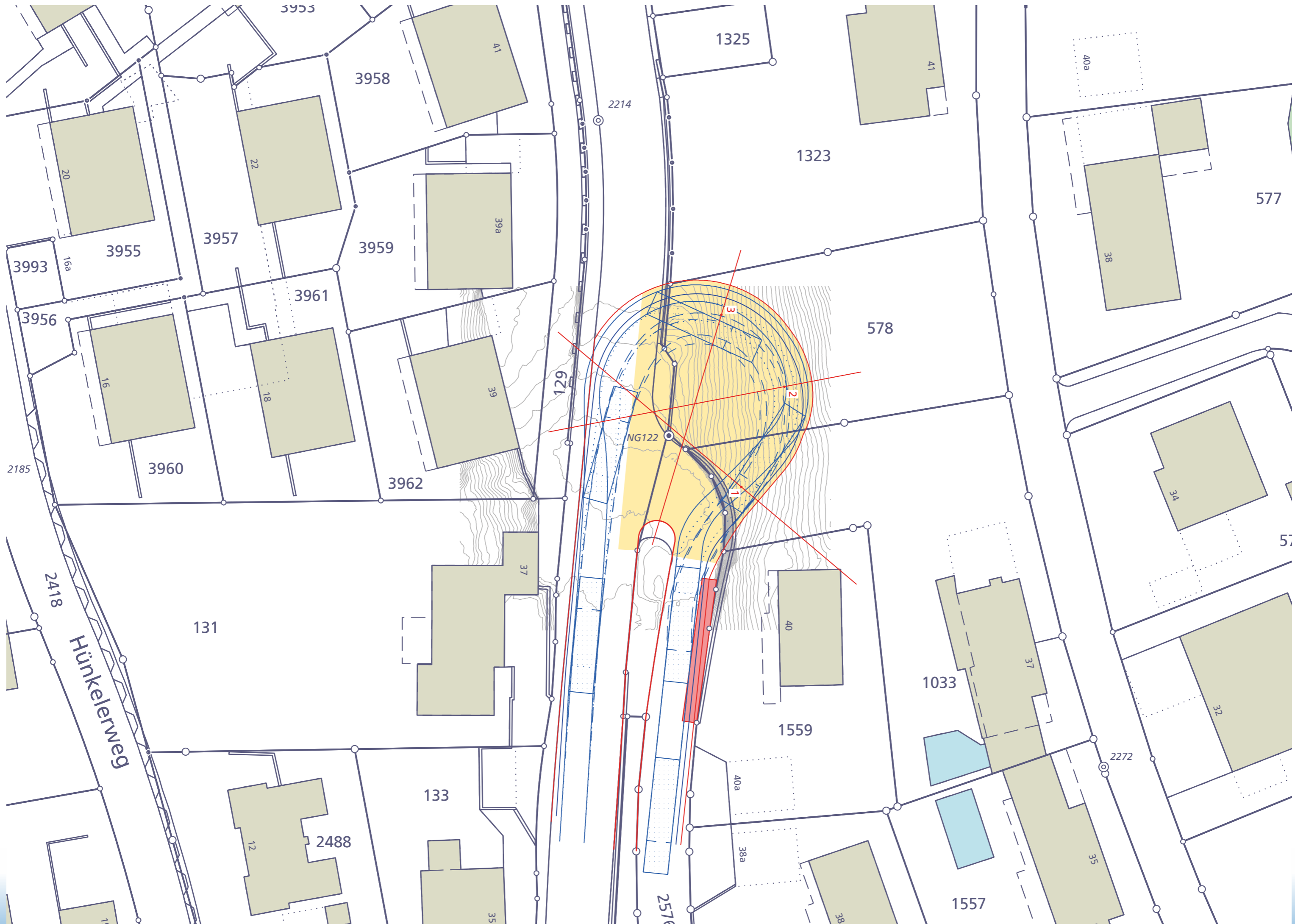
Bezüglich der Ausfahrt auf die Giebenacherstrasse gibt es zwei Möglichkeiten:

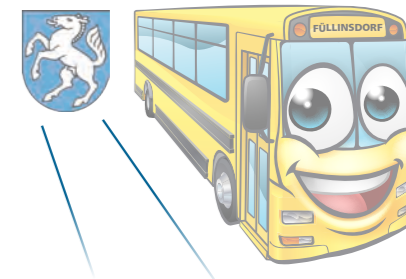


Einerseits

eine bauliche Anpassung des Einmündungsbereiches für die erforderliche Geometrie. Dies führt zu einer enormen Vergrößerung des Einmündungsbereiches im Bereich der Parzellen 578 / 1033 sowie, aufgrund der starken Hangneigung, zu massiven Stützbauwerken.







Andererseits

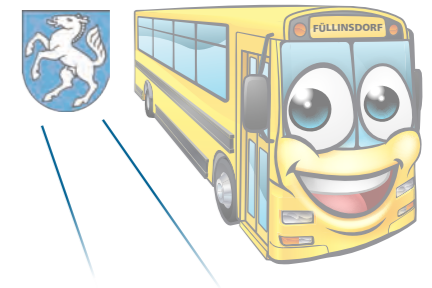
eine Ausfahrt in Richtung Giebenach mit kombinierter Wendemöglichkeit / Haltestelle im Bereich des Parkplatzes beim Spielplatz auf der Parzelle 592 (Gemeindeparzelle).





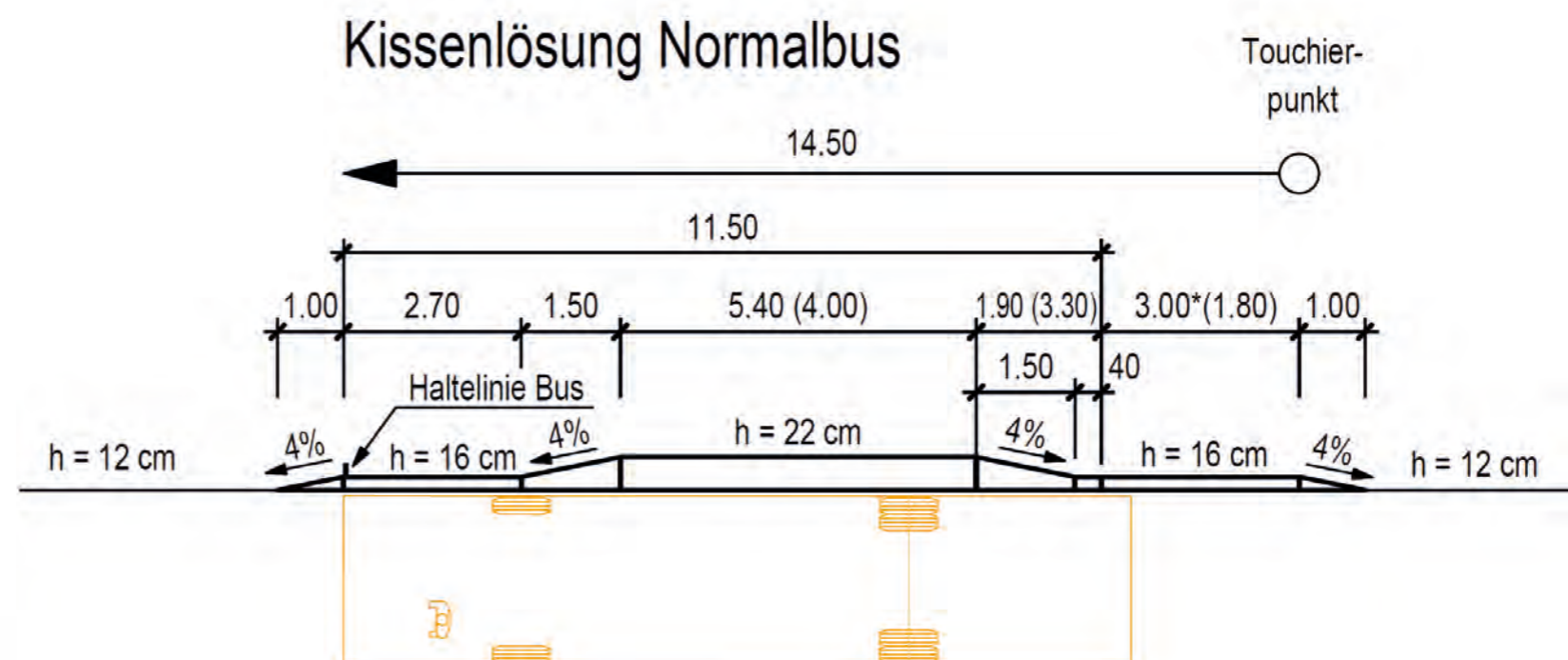
Bauliche Massnahmen

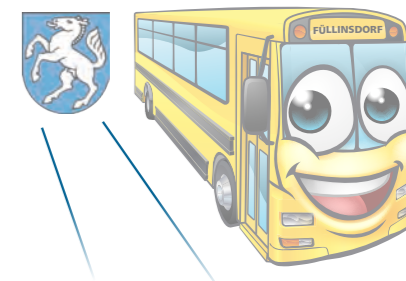
Die Problematik der parkierten Autos entlang der heutigen Busstrecke kann entschärft werden, indem einzelne kritische Parkfelder im Kurvenbereich überprüft und allenfalls entfernt werden. Ansonsten sollte bei der vorhandenen Strassenbreite von 5.15 m das Risiko für eine Durchfahrtsbehinderung durch parkierte Fahrzeuge, wie heute schon, sehr gering sein.



Verbesserung der Haltestellen

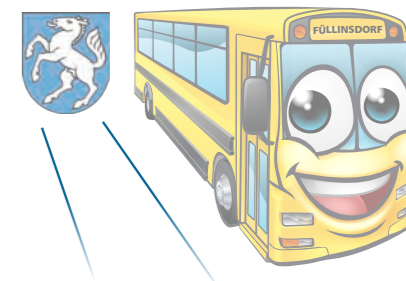
Neben der Befahrbarkeit wurde auch überprüft, ob die Haltestellen behindertengerecht ausgebaut werden können. Dabei sind wir von einer Fahrbahnhaltestelle mit Kissenlösungen Normalbus und reduzierter Perronbreite sowie einseitigem Rampenzugang ausgegangen. Dies würde eine Länge von ca. 15 m sowie eine Breite von 1.50 m beanspruchen.





Eine solche Haltestelle kann jedoch nur an Orten gebaut werden, wo keine Ausfahrten tangiert sind. Gleichzeitig dienen diese Haltestellen als Fahrbahnverengung und Verkehrsberuhigung innerhalb der Tempo 30 – Zone.

Grundsätzlich sind die beiden bestehenden Haltestellen „Obere Hofackerstrasse“ und „Giebenacherstrasse“ zu behindertengerechten Haltestellen ausbaubar. Zudem besteht die Möglichkeit, die Haltestelle „Obere Hofackerstrasse“ in den Mittleren Rainweg zu verschieben, sowie die Haltestelle „Giebenacherstrasse“ beim eventuellen Wendeplatz anzuordnen.

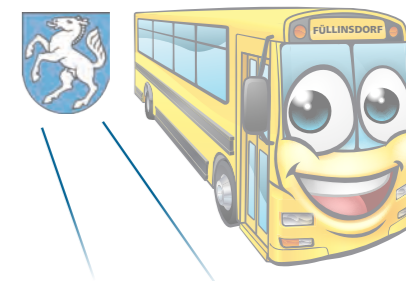


Bei dieser Haltestelle beim Wendeplatz ist aufgrund des Wendemanövers keine Kissenlösung möglich. Durch das Überstreichen der Perronkante durch den Heckbereich des Busses kann diese nur mit einer durchgehenden Höhe von 16 cm ausgebildet werden.



Kostenschätzung Linienführung **Mittlerer Rainweg**

Die Kosten der baulichen Massnahmen für beide Linienführungen wurden anhand von Erfahrungswerten ermittelt. Die Kosten Genauigkeit beträgt $\pm 25\%$.



Kostenschätzung Linienführung Mittlerer Rainweg

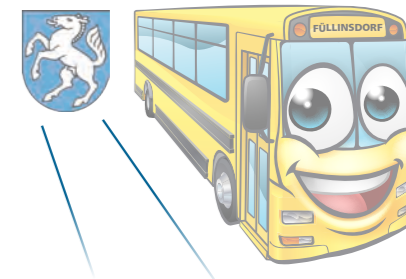
Variante Ausbau Einmündungsbereich Erstellungskosten

**Einmündungsbereich Giebenacherstr. CHF 450'000.00
Baukosten**

**Einmündungsbereich Giebenacherstr. CHF 300'000.00
Landerwerb**

Haltestellen (1 Stück) CHF 15'000.00

Total Erstellungskosten CHF 765'000.00



Kostenschätzung Linienführung **Mittlerer Rainweg**

Variante Wendeplatz Erstellungskosten

Wendeplatz Baukosten

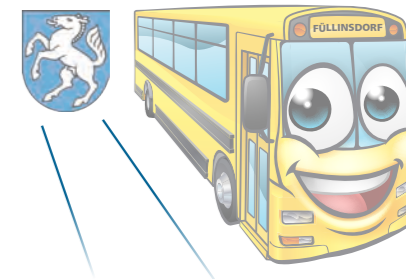
CHF 185'000.00

Haltestellen (1 Stück)

CHF 15'000.00

Total Erstellungskosten

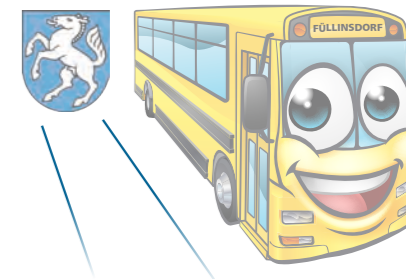
CHF 200'000.00



Streckenführung Regionalbus Linie 75

Mögliche Variante





Streckenführung Regionalbus Linie 75

Linienführung **Oberer Rainweg**

Diese Linienführung bildet eine Alternative zur aktuellen Linienführung des Regionalbusses. Sie führt von der Arisdörferstrasse über den Oberen Rainweg und Poolstrasse zur Giebenacherstrasse. Der Obere Rainweg wird aktuell im Gegenverkehr befahren. Das Parkieren ist nicht geregelt und es sind keine Parkfelder markiert.





Beurteilung der Geometrie (Horizontal / Vertikal)

Die Überprüfung der Befahrbarkeit mit einem Normalbus (Abmessung gemäss Projektierungsrichtlinien TBA BL) hat gezeigt, dass eine Durchfahrt auch in den Einmündungsbereichen möglich ist.

Infolge des starken Gefällsbruches im Einmündungsbereich Oberer Rainweg / Poolstrasse wird gemäss der Testfahrt hier ein Normalbus im Mittelbereich auf dem bestehenden Belag "aufhocken".



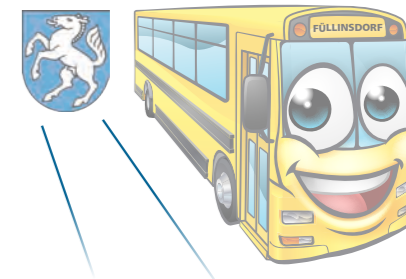
Beurteilung der Geometrie (Horizontal / Vertikal)

Infolge des starken Gefällsbruches im Einmündungsbereich Poolstrasse / Giebenacherstrasse wird gemäss der Testfahrt der Normalbus im Heckbereich auf dem bestehenden Belag "aufhocken".



Bauliche Massnahmen

Damit das Problem des „Aufhockens“ bei den Einmündungsbereichen eliminiert werden kann, müssen beide Bereiche grossflächig korrigiert werden. Das heisst, der Belag sowie teilweise auch der Kieskoffer müssen abgebrochen und mit neuen Gefällsverhältnissen wieder erstellt werden. Teilweise werden sicher auch Anpassungen auf Privatarealen notwendig werden.

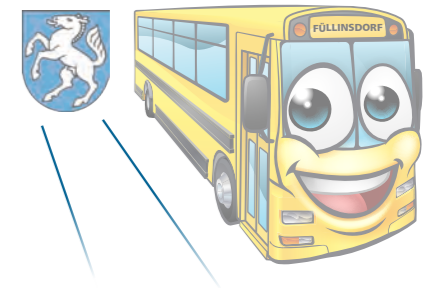


Bauliche Massnahmen

Der Obere Rainweg weist ebenfalls eine Strassenbreite von ca. 5.15 m auf. Für den Begegnungsfall Bus mit PW bei reduzierter Geschwindigkeit ist jedoch eine Strassenbreite von 5.50 m erforderlich.

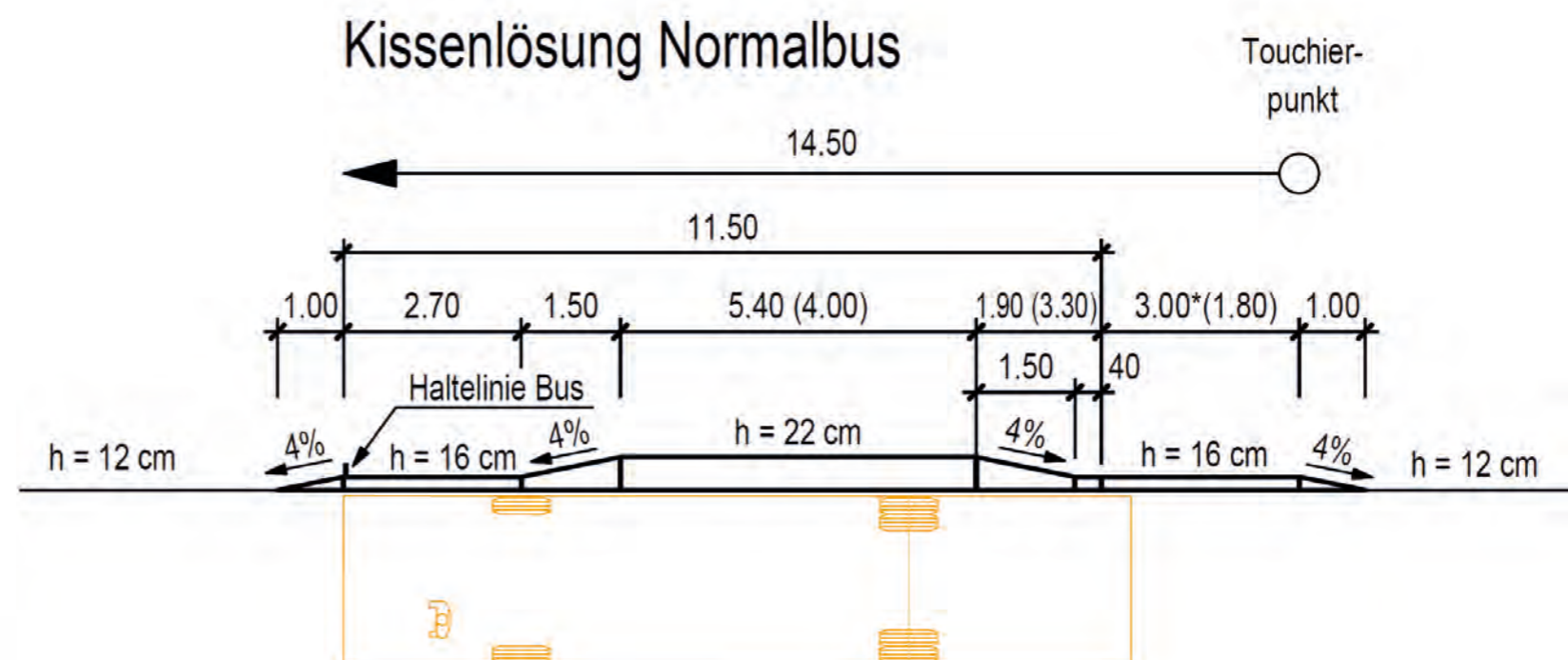
Aus diesem Grund wird bei dieser Variante empfohlen, auf dem Oberen Rainweg ebenfalls ein Einbahnstrassenregime mit Fahrtrichtung Poolstrasse einzuführen. Zudem muss dann auch eine geregelte Parkierung mit Parkfeldern eingeführt werden.

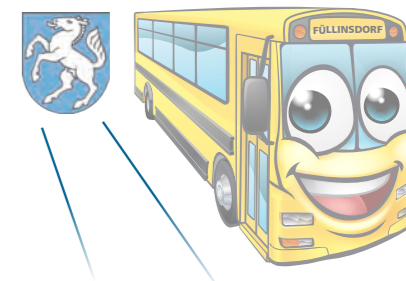




Verbesserung der Haltestellen

Neben der Befahrbarkeit wurden auch zusätzliche Haltestellen mit behindertengerechter Ausbildung überprüft. Dabei sind wir von einer Fahrbahnhaltestelle mit Kissenlösung Normalbus und reduzierter Perronbreite sowie einseitigem Rampenzugang ausgegangen. Dies erfordert eine Länge von ca. 15 m sowie einer Breite von 1.50 m.





Verbesserung der Haltestellen

Eine solche Haltestelle kann nur an Orten eingerichtet werden, wo keine Ausfahrten von Privatgrundstücken tangiert sind.

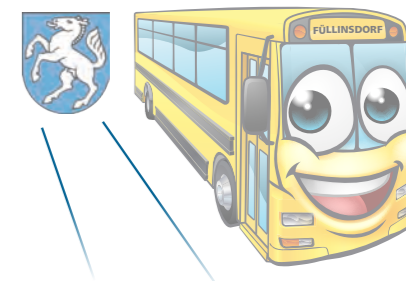
Gleichzeitig dienen diese Haltestellen als Fahrbahnverengung und Verkehrsberuhigung innerhalb der Tempo 30 - Zone.

Die Standorte für zusätzliche Haltestellen haben wir zwischen der Arisdörferstrasse und der Lerchenstrasse oder unmittelbar nach der Einmündung Lerchenstrasse und im vorderen Bereich zwischen Schneckenberg und Poolstrasse lokalisiert.



Kostenschätzung Linienführung **Oberer Rainweg**

Die Kosten der baulichen Massnahmen für beide Linienführungen wurden anhand von Erfahrungswerten ermittelt. Die Kosten Genauigkeit beträgt $\pm 25\%$.



Kostenschätzung Linienführung **Oberer Rainweg**

Erstellungskosten

Einmündungsbereich Oberer Rainweg / CHF 75'000.00

Poolstrasse Baukosten

Einmündungsbereich Poolstrasse / CHF 60'000.00

Giebenacherstrasse Baukosten

Haltestellen (2 Stück) CHF 30'000.00

Signalisation und CHF 5'000.00

Markierung Einbahn / Parkplätze

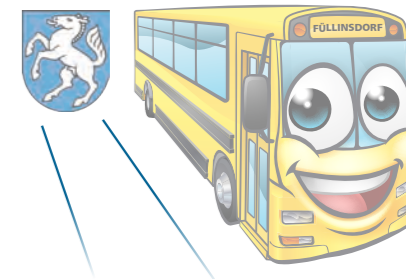
Total Erstellungskosten CHF 170'000.00



Fazit der ÖV-Kommission

Die ÖV-Kommission der Gemeinde Füllinsdorf hat die verschiedenen Varianten an ihrer letzten Sitzung diskutiert und favorisiert die Variante Mittlerer Rainweg mit Wendeplatz.

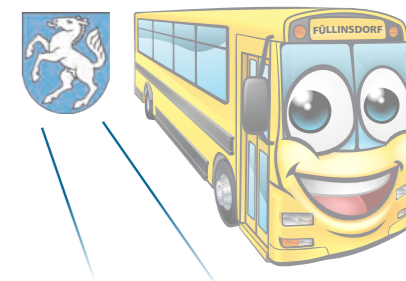
Die Variante Oberer Rainweg wird im Grundsatz natürlich auch als sehr gut eingestuft, da jedoch hier eine völlig neue Situation (neue Busstrecke) festgelegt werden muss, wird befürchtet, dass dies zu langen Diskussionen und schlussendlich keiner Lösung führen würde.



Fazit Gemeinderat

Der Gemeinderat unterstützt ebenfalls die Variante Mittlerer Rainweg mit Wendeplatz.

Es ist von der Erschliessung (Oberer Dorfteil) her sicher nicht die optimalste Lösung. Wenn man jedoch das Kosten-Nutzen-Verhältnis betrachtet, sicher die vernünftigste Variante mit dem Vorteil, dass der obere Dorfteil dann doch etwas besser angebunden werden kann und die direkte Verbindung nach Liestal realisiert wird.



Wir bedanken uns für Ihre Aufmerksamkeit.

Fragen / Diskussion