



DER STADTRAT AN DEN EINWOHNERRAT

**2022-87**  
**2020-16a**  
**2020-18a**  
**2020-20a**

Sammelvorlage zur Beantwortung der Postulate

- **«Ruftaxi statt Ortsbus: Mehr öV zum kleinen Preis» von Stefan Fraefel und Yves Jenni der CVP/EVP/GLP-Fraktion (Nr. 2020-16)**
- **«Stillstandzeiten nutzen» von Domenic Schneider und Yves Jenni der CVP/EVP/GLP-Fraktion (Nr. 2020-18)**
- **«Quartiererschliessung» von Pascale Meschberger namens der SP-Fraktion (Nr. 2020-20)**

**Kurzinformation**

Postulat 2020-18 von Domenic Schneider und Yves Jenny, CVP/EVP/GL Fraktion Stillstandzeiten nutzen und Postulat 2020-20 von Pascale Meschberger, SP Fraktion Quartiererschliessung

Gemäss dem Bericht der Auto Bus AG sind in den Fahrplanjahren 2021 und 2022 die Standzeiten am Bahnhof Liestal für eine zusätzliche Erschliessung nicht ausreichend. Ab Dezember 2022 gibt es aufgrund von Linienumstellungen auf der Linie 71 in der Hauptverkehrszeit jeweils von Montag-Freitag potenzielle Standzeiten, die für eine zusätzliche Erschliessung in Frage kommen. Dies ist die einzige Linie, wo dies zutrifft. Für einen Betrieb einer Linie durch das Sicherternquartier von Montag bis Freitag jeweils zu den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend ist mit jährlichen Kosten von CHF 100'000.- abzüglich der Einnahmen in der Höhe von ca. 10 – 15% zu rechnen. Daran kann sich der Kanton gemäss Angebotsdekret im Rahmen eines Probetriebs beteiligen.

Aus Sicht des Stadtrats stehen die Kosten in einem schlechten Verhältnis zum effektiven Nutzen. Die Betriebszeiten, lediglich am Morgen von ca. 6:30 Uhr bis 9 Uhr und am Abend von ca. 16 Uhr bis 19 Uhr, stehen in einem schlechten Verhältnis zu den Kosten und zum erwarteten Nutzen für die im Sicherternquartier wohnhafte Bevölkerung. Zudem kann mit diesem Angebot lediglich das Sicherternquartier ein wenig besser erschlossen werden. Für das Hanroareal bleibt alles wie gehabt.

Aus diesen Gründen will der Stadtrat die Nutzung der Standzeiten der Linie 71 für das Sicherternquartiers nicht weiterverfolgen.

Postulat 2020-16 von Stefan Fraefel, CVP/EVP/GLP-Fraktion:  
Ruftaxi statt Ortsbus: Mehr öV zum kleinen Preis

Im Bericht des Stadtrats sind die Kosten und die Nachfrage der Ruftaxis in den Baselbieter Gemeinden dargelegt. Aufgrund dieser Zahlen und Erfahrungen kommt der Stadtrat zu folgendem Schluss.

Angesichts des 24-Stundenangebots der Taxis ab dem Bahnhofplatz in Liestal steht der effektive Nutzen, der lediglich einem kleinen Teil der Bevölkerung zu Gute käme, in keinem Verhältnis zum Aufwand. Zudem zeigen die Zahlen aus anderen Gemeinden der vergangenen Jahre eine rückläufige Auslastung – und dies nicht nur coronabedingt. Die meisten Gemeinden, die heute ein Ruftaxi betreiben, schränken die Betriebszeiten ein oder überlegen sich, das Angebot wegen mangelnder Nachfrage, die zu einem deutlich schlechteren Kosten – Nutzen Verhältnis führt, abzuschaffen.

Aus diesen Gründen will der Stadtrat die Einführung eines Ruftaxis in Liestal nicht weiterverfolgen.

**Anträge**

1. Der Einwohnerrat nimmt die Sammelvorlage mit den Ausführungen des Stadtrats zu den Postulaten Nr. 2020-16, Nr. 2020-18 und Nr. 2020-20 zur Kenntnis
2. Das Postulat Nr. 2020-16 «Ruftaxi statt Ortsbus: Mehr öV zum kleinen Preis» wird als erfüllt beschrieben.
3. Das Postulat Nr. 2020-18 «Stillstandzeiten nutzen» wird als erfüllt beschrieben.
4. Das Postulat Nr. 2020-20 «Quartierschliessung» wird als erfüllt beschrieben.

Liestal, 18. Januar 2022

Für den Stadtrat Liestal

Der Stadtpräsident

Daniel Spinnler

Der Stadtverwalter

Marcel Meichtry

## DETAILINFORMATIONEN

### 1. Ausgangslage / Rechtsgrundlage

#### **Postulat 2020-18 von Domenic Schneider und Yves Jenny, CVP/EVP/GLP-Fraktion Stillstandzeiten nutzen**

*Die abgelehnte Initiative zum Ortsbus hat gezeigt, dass die Mehrheit der LiestalerInnen keinen dedizierten Ortsbus wünscht, welcher die Quartiere Sichertern und Langhag bedient. Gleichzeitig haben uns die vielen Stimmbürgerinnen welche ein Ja in die Urne gelegt haben, indirekt den Auftrag erteilt, uns auch weiterhin um dieses wichtige Thema zu kümmern und uns für eine bessere Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr einzusetzen. Als eine Möglichkeit sehen wir die Nutzung der Stillstandzeiten zwischen dem Wechsel oder dem Neueinsatz der Busse am Bahnhof Liestal, wie das beispielsweise auch in Sissach gemacht wird.*

*Wir beobachten, dass die Busse einiger Linien ca. 15 min am Bahnhof stehen. Diese Zeit könnte für eine "Schlaufe" ins Sicherternquartier genutzt werden. Dies ist nicht nur aus dem Synergienutzen interessant, sondern auch finanziell wesentlich attraktiver als die abgelehnte Ortsbusinitiative, da der Buschauffeur und der Bus nicht zusätzlich aufgeboden werden müssen.*

*Wir bitten den Stadtrat daher zu prüfen und zu berichten:*

- *Gibt es die Möglichkeit, dass Busse und das Buspersonal für eine Schlaufe durch Quartiere eingesetzt werden, anstatt am Bahnhof zu pausieren?*
- *Gibt es, aktuell oder zukünftig, Linien, bei welchen die Busse vor oder nach dem Einsatz, ein wenig früher oder länger eingesetzt werden können?*
- *Kann gesagt werden, wie lange (z.B. bis zum nächsten Fahrplanwechsel oder gemäss vertraglicher Regelung) so eine Lösung funktionieren könnte?*
- *Wie wären die Kosten für solche Lösungen und welche Kosten müssten von wem (Stadt, Kanton, AAGL) getragen werden?*

#### **Postulat 2020-20 von Pascale Meschberger, SP Fraktion Quartiererschliessung**

*Nach der Ablehnung der Ortsbusinitiative stellt sich die Frage nach dem weiteren Vorgehen. Es dürfte wenig bestritten sein, dass alle Quartiere Liestals durch den öV erschlossen werden sollten. Problematisch ist aus heutiger Sicht die Finanzierung.*

*Gemäss Aussage des Regierungsrates des Kantons Baselland vom 22.10.2020 ist er grundsätzlich darin bestrebt, das Angebot im öffentlichen Verkehr möglichst effizient zu gestalten. Er unterstützt deshalb Optimierungen, die das Kosten-Nutzen-Verhältnis verbessern. Durch die Nutzung von Standzeiten können zusätzliche Fahrgastpotenziale zu Grenzkosten erschlossen werden. Ob dies auch in Liestal möglich und in Bezug auf die Zuganschlüsse zweckmässig ist, bedarf einer vertieften Abklärung.*

*Probetriebe liegen in der Verantwortung der Gemeinden. Der Kanton beteiligt sich auf Antrag der Gemeinden einmalig an Probetrieben. Voraussetzungen sind eine Dauer des Probetriebs von zwei bis sechs Jahren sowie die Abstimmung der Laufzeit auf das Ende eines Generellen Leistungsauftrags. Können am Ende eines Probetriebs mindestens 30 % der Kosten durch Erträge gedeckt werden, kann das Angebot in den nächsten Generellen*

*Leistungsauftrag aufgenommen werden.*

*Der Kanton wäre also bereit - sollte die Stadt Interesse bekunden - zu prüfen, ob ein Bus, welcher längeren Aufenthalt am Bahnhof Liestal aufweist, eine Schlaufe in eines oder mehrere Quartiere ziehen könnte.*

*Der Stadtrat wird gebeten:*

- *Abklärungen zur besseren und kostengünstigen Quartierserschliessung mittels öV zu veranlassen (Stichwort: Ausnutzung von Standzeiten) und diesbezüglich an die kantonale Verwaltung zu gelangen.*
- *Mit dem Kanton über die allfällige Finanzierung zu verhandeln.*

### **Postulat 2020-16 von Stefan Fraefel, CVP/EVP/GLP-Fraktion Ruftaxi statt Ortsbus: Mehr öV zum kleinen Preis**

*2246 Liestaler wollten einen Ortsbus trotz hoher Kosten. 2717 Liestaler sahen entweder den Sinn im Ortsbus nicht oder aber - und wahrscheinlicher - sahen den Sinn schon, aber konnten wegen der Kosten diesem nicht zustimmen. Einige Liestaler Quartiere, vor allem das Sichert- und Langhagquartier, sind weiterhin zu schlecht an den öffentlichen Verkehr angebunden. Das sieht wohl eine Mehrheit der Liestaler so. Aber die Kosten müssen im Rahmen bleiben.*

*Viele andere Gemeinden setzen seit Jahren erfolgreich auf das Ruftaxi, das bedarfsgerecht nachfrageschwache Zeiten oder Quartiere bedient. Oft werden dabei entsprechende Kooperationsverträge mit lokalen Taxi- oder Kleinbusunternehmen geschlossen. Ein Ruftaxi fährt immer von einem zentralen öV-Knotenpunkt ins Quartier und dorthin wieder zurück. Ist ein Weg tagsüber noch gut begehbar, kann er in der Nacht ungemütlich oder mangels öV-Verbindungen auch länger werden, weswegen Ruftaxis vor allem, aber nicht nur, am Abend existieren.*

*Erfolgreiche Ruftaxis in der Region existieren seit Jahren z.B. in Binningen, Oberwil, Therwil, Bottmingen, Riehen und Bettingen. Der Benutzer muss einen Zuschlag von CHF 4 bis 5 pro Erwachsener (Kinder/Jugendliche oft mit Ermässigung) bezahlen, die restlichen Kosten trägt die öffentliche Hand. In wenigen Gemeinden genügt ein TNW-Billet.*

*In Pratteln existiert ein alternatives Modell mit Taxigutscheinen an Teile der Bevölkerung. Bei den prognostizierten Kosten und Anzahl Nutzer des Ortsbusses dürften die Kosten für ein Ruftaxi deutlich tiefer ausfallen und das Taxi fährt erst noch, (fast) wann man will und bis vor die Haustüre. Und vielleicht sogar dank Elektroantrieb klimaneutral?*

*Wir ersuchen den Stadtrat daher, die Einführung eines Ruftaxi-Betriebs für Liestal zu prüfen unter*

*Evaluierung unterschiedlicher*

- *Kostenbeteiligungen (z.B. je nach Alter unterschiedliche Tarife)*
  - *Betriebsorte (z.B. nur die Quartiere Langhag/Sichert oder weitere Quartiere/ganz Liestal)*
  - *Betriebszeiten (möglichst Ganztagesbetrieb, evtl, nur am Abend/Wochenende)*
  - *Antriebsformen (Bevorzugung emissionsarmer Betriebsformen)*
- und ggf. dem Einwohnerrat eine entsprechende (Budget-)Vorlage zu unterbreiten*

### Erschliessung mit dem OeV in Liestal

Wie bereits in der Vorlage 2019-138 zum Ortsbus erläutert, ist Liestal grundsätzlich sehr gut mit dem OeV erschlossen. Dazu leistet der Bahnhof mit seinem Angebot der Regio S-Bahn und den Fernverkehrshalten einen wesentlichen Beitrag. Ausserdem profitiert Liestal vom Angebot der regionalen Buslinien, die die umliegenden Dörfer mit dem Bahnhof verbinden. Diese Linien verkehren weitgehend auf den Hauptverkehrsachsen und erschliessen en passant die umliegenden Quartiere der Stadt Liestal. Mit dieser Erschliessungslogik bleiben aber die Quartiere abseits dieser Achsen deutlich schlechter erschlossen. Diese Quartiere haben teilweise zudem den Nachteil, dass sie auch von der Topographie her schwieriger zu erschliessen sind und erst noch weniger dicht bebaut sind.

Die Rechtsgrundlage für die Finanzierung des OeV Angebots und die Erschliessungspflicht des Kantons bildet das Dekret über das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (Angebotsdekret).

Im §10 sind die räumlichen Erschliessungskriterien wie folgt dargelegt

*1 Durch den öffentlichen Verkehr zu erschliessen sind:*

- a. *Ortschaften;*
- b. *zusammenhängende Gebiete, welche mindestens 6 Hektaren umfassen und durchschnittlich pro überbaute Hektare wenigstens 100 Einwohner und/oder Arbeitsplätze aufweisen.*

*2 Gebiete innerhalb folgender Luftliniendistanz zur nächsten Haltestelle gelten als erschlossen:*

- a. *600 m bei S-Bahnhaltestellen;*
- b. *500 m bei Tram- und Bushaltestellen mit einer durchschnittlichen Kursfolgezeit von 7,5 Minuten oder weniger;*
- c. *400 m bei Tram- und Bushaltestellen mit einer durchschnittlichen Kursfolgezeit über 7,5 und unter 30 Minuten;*
- d. *300 m bei Tram- und Bushaltestellen mit einer durchschnittlichen Kursfolgezeit von 30 Minuten oder mehr.*

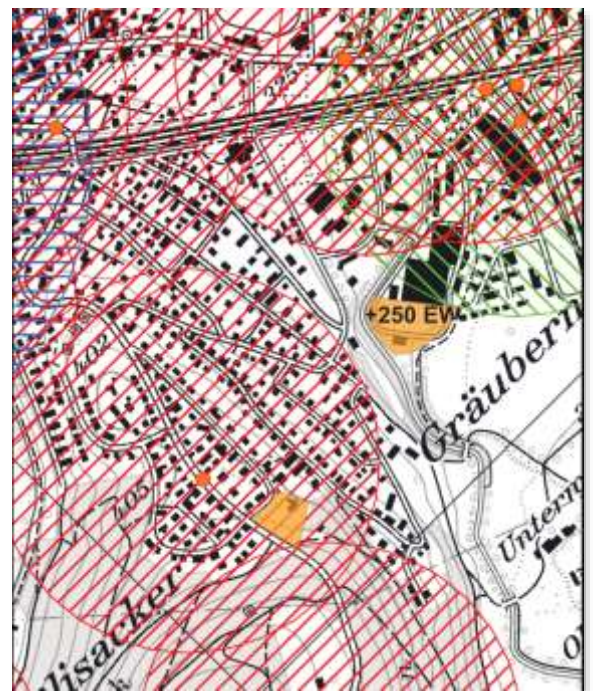


Abbildung 1: Erschliessung des Sicherternquartiers und des Langhag/Hanro Quartiers gemäss Angebotsdekret. Blau: Einzugsgebiet 600 m um den Bahnhof, Rot: Einzugsgebiet 350 m zur nächsten Bushaltestelle, grün Einzugsgebiet 350 m zur Waldenburgerbahn. Orange Punkte: Haltestellen. Datengrundlage: Geoview.bl.ch.

Gemäss Angebotsdekret gelten somit die betroffenen Quartiere weitgehend als gut erschlossen. Das Sicherternquartier liegt im Perimeter des Bahnhofs Liestal, das Langhagquartier liegt innerhalb der Abstrahlungsradien der Waldenburgerbahn und der Buslinien auf der Kasernenstrasse und der Seltisbergerstrasse. In den Teilbereichen, die ausserhalb der Einzugsbereiche liegen, ist die Bevölkerungsdichte zu tief, als dass der Kanton gemäss Angebotsdekret eine Verpflichtung zur Erschliessung hätte.

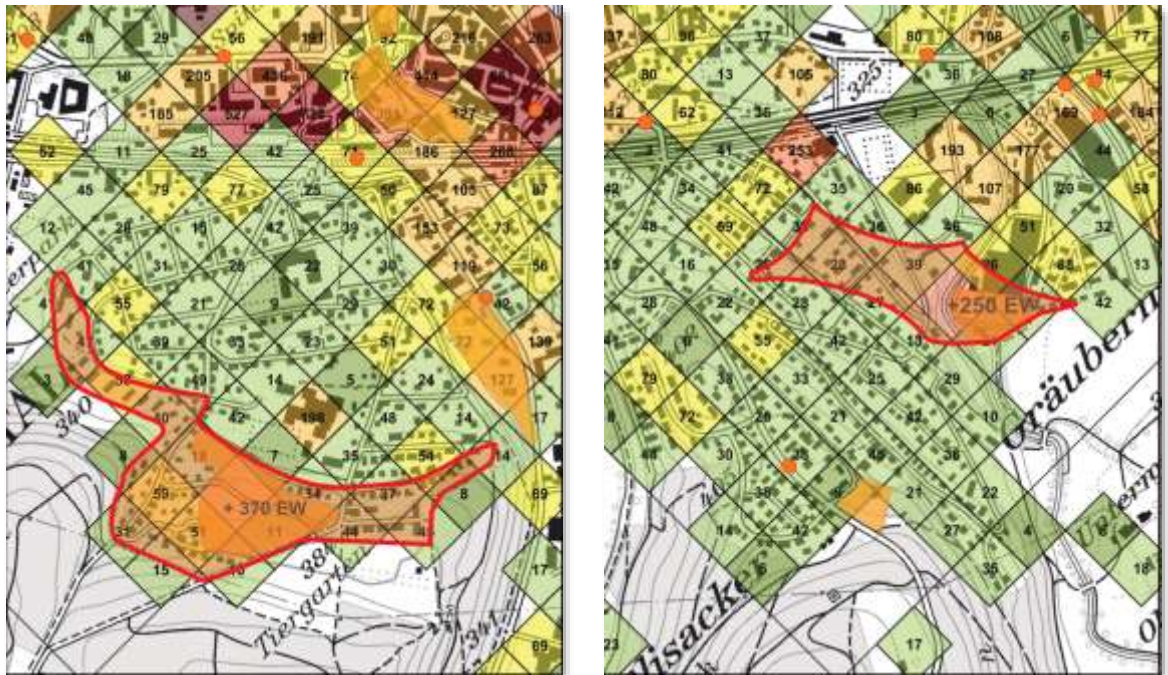


Abbildung 2: Rot umrandet: unerschlossene Gebiete im Sicherternquartier und im Langhag/Hanro-Quartier. Hektarrasterdaten Einwohner und Beschäftigte 2016. Quelle Geoview.bl.ch

### Taxiangebot am Bahnhof Liestal

Gemäss der Verordnung betreffend Taxistandplätze vom 21. Februar 1994 welche die Vergabekriterien für Nutzung der Taxisandplätze am Bahnhof festlegt, dürfen die Standplätze am Bahnhof nur an Firmen vergeben werden, «welche Gewähr für Bedienung von rund um die Uhr bieten». Somit steht ab Bahnhof Liestal für alle Einwohner und Einwohnerinnen rund um die Uhr ein Taxiangebot zur Verfügung. Gemäss Webseite der AA Taxi Liestal kostet eine Fahrt vom Bahnhof an die Burgunderstrasse im Sicherternquartier ca. CHF 12.-. Die etwas längere Fahrt ins Hanro Areal kostet mit CHF 16.-, etwa gleich viel wie die Fahrt ins Fraumattquartier an die Weiermattstrasse. Zudem sind Personen mit Wohnsitz im Kanton Basel-Landschaft oder Basel-Stadt, die den öffentlichen Verkehr (öV) infolge einer dauerhaften Behinderung nicht selbständig benutzen können, berechtigt das Angebot der KBB Koordinationsstelle für Fahrten für Mobilitätseingeschränkte Personen Beider Basel zu nutzen.

2. Lösungsvorschlag

**Beantwortung der Postulate zur Nutzung der Standzeiten von Bussen am Bahnhof Liestal und zur Quartierserschliessung**

Für die Nutzung der Standzeiten von Bussen am Bahnhof Liestal für eine zusätzliche Erschliessung des Sicherternquartiers liegt ein Bericht der Auto Bus AG vor.

Die wichtigsten Punkte sind im Folgenden zusammengefasst.

In den Fahrplanjahren 2021 und 2022 sind die Standzeiten am Bahnhof Liestal für eine zusätzliche Erschliessung nicht ausreichend. **Ab Dezember 2022 gibt es aufgrund von Linienumstellungen auf der Linie 71 in der Hauptverkehrszeit jeweils von Montag-Freitag potenzielle Standzeiten, die für eine zusätzliche Erschliessung in Frage kommen.** Dies ist die einzige Linie, wo dies zutrifft. Geprüft wurden auch die beiden Postautolinien 73 und 111, welche beide zu wenig potenzielle Standzeiten ausweisen.

Aufgrund der vorhandenen Standzeitreserven und den erforderlichen Reservezeiten am Bahnhof Liestal kommt lediglich die Variante «Sichertern kurz mit Schlaufe» mit folgender Routenführung in Frage:



Abbildung 1: Linienführung Variante V1 (Sichertern kurz mit Schlaufe)

Für diese Route mit acht Halten und einer Länge von 2.6 km wird mit einer Fahrzeit von 11 Minuten gerechnet. Aufgrund der Verknüpfung mit dem Betrieb Fahrplan der Linie 71 sind folgende Betriebszeiten möglich:

Betriebslage	Betriebszeit	Anzahl Kurspaare
Montag – Freitag	06:37 – 08:52 Uhr 16:07 – 18:52 Uhr	11 (1/2 h-Takt)
Samstag und Sonntag	Kein Betrieb	

Die Fahrplanlagen und die Betriebszeiten sind aufgrund der Standzeiten die Linie 71 vorgegeben. Für das Sichern-Quartier ergeben sich Anschlüsse auf die Fernverkehrszüge von/nach Zürich mit genügend Umsteigezeiten. Ab Dezember 2024 gibt es zudem einen Anschluss auf die S3 nach Basel. Die Abnahme der S3 aus Basel kann hingegen nicht gewährleistet werden.

**Ohne die Berücksichtigung von Fahrgeldeinnahmen muss für dieses Angebot mit Kosten von CHF 100'000 gerechnet werden.**

Die Nachfrage ist schwierig vorauszusehen und kann nur mit einem Probebetrieb zuverlässig eruiert werden. Aufgrund von Vergleichen an anderen Orten kann ein Kostendeckungsgrad von 10 - 15% erwartet werden.

Im Angebot der Auto Bus AG wird explizit auf das Betriebs- und Kostenrisiko durch das Gymnasium hingewiesen. Es ist damit zu rechnen, dass die Schülerinnen und Schüler am Morgen auf die erste Schulstunde den Bus benützen wollen. Dies betrifft vor allem den Bus ab 7:41 vom Bahnhof Liestal. Zu den anderen Zeiten ist das Risiko kleiner, da die Wartezeiten lange wären. Wegen der gesetzlichen Beförderungspflicht müssen die Transportkapazitäten auf Nachfragespitzen ausgerichtet werden (es dürfen keine Personen vom Transport ausgeschlossen werden). Das würde bedeuten, dass zur Schulanfangszeit zusätzliche Busse eingesetzt werden müssten, die nur für diesen Zweck beschafft werden müssten. Dies ist in der Kostenschätzung nicht berücksichtigt.

Für den Betrieb sind kleinere Anpassungen an der Strassenführung nötig. So müsste die Einmündung Talacherstrasse in die Sichernstrasse leicht angepasst werden, damit der Bus nicht aufschlägt. Wenn sich der Probebetrieb als erfolgreich erweist und definitiv weitergeführt werden sollte, müssten die neuen Haltestellen auf einen behindertengerechten Standard ausgebaut werden. Pro Haltestelle sind mit Kosten in der Grössenordnung von CHF 30'000.- zu rechnen.

Somit können die Fragen der Postulate wie folgt beantwortet werden:

*Wir bitten den Stadtrat daher zu prüfen und zu berichten:*

- *Gibt es die Möglichkeit, dass Busse und das Buspersonal für eine Schlaufe durch Quartiere eingesetzt werden, anstatt am Bahnhof zu pausieren?*  
Ja. Die Standzeit der Linie 71 könnte an Werktagen am Morgen zwischen 6:37 und 8:52 und am Abend zwischen 16:07 und 18:52 für eine Schlaufe in das Sichernquartier genutzt werden.
- *Gibt es, aktuell oder zukünftig, Linien, bei welchen die Busse vor oder nach dem Einsatz, ein wenig früher oder länger eingesetzt werden können?*  
Gemäss Abklärungen der Auto Bus AG ist dies die Nutzung der Standzeit der Linie 71 die einzige Möglichkeit.
- *Kann gesagt werden, wie lange (z.B. bis zum nächsten Fahrplanwechsel oder gemäss vertraglicher Regelung) so eine Lösung funktionieren könnte?*  
Diese Lösung wäre ab dem Fahrplanwechsel 2022 möglich. Zunächst als Probebetrieb und wenn die Nachfrage einen definitiven Betrieb rechtfertigt, solange die Linie 71 in diesem Takt verkehrt.
- *Wie wären die Kosten für solche Lösungen und welche Kosten müssten von wem (Stadt, Kanton, AAGL) getragen werden?*  
Gemäss Angebotsdekret beteiligt sich der Kanton an den Kosten eines Probebetriebs.



*Der Stadtrat wird gebeten:*

- *Abklärungen zur besseren und kostengünstigen Quartiererschliessung mittels ÖV zu veranlassen (Stichwort: Ausnutzung von Standzeiten) und diesbezüglich an die kantonale Verwaltung zu gelangen.*

Die Möglichkeiten sind im Bericht der Auto Bus AG dargelegt.

- *Mit dem Kanton über die allfällige Finanzierung zu verhandeln.*  
Gemäss Angebotsdekret beteiligt sich der Kanton an einem Probebetrieb.

#### Fazit und Empfehlung des Stadtrats

Aus Sicht des Stadtrats stehen die Kosten in einem schlechten Verhältnis zum effektiven Nutzen. Die Betriebszeiten, lediglich am Morgen von ca. 6:30 Uhr bis 9 Uhr und am Abend von ca. 16 Uhr bis 19 Uhr, stehen in einem schlechten Verhältnis zu den Kosten und zum erwarteten Nutzen für die im Sicherternquartier wohnhafte Bevölkerung. Zudem kann mit diesem Angebot lediglich das Sicherternquartier ein wenig besser erschlossen werden. Für das Hanroareal bleibt alles wie gehabt.

Aus diesen Gründen will der Stadtrat die Nutzung der Standzeiten der Linie 71 für das Sicherternquartiers nicht weiterverfolgen.

#### **Beantwortung des Postulats Ruftaxi statt Ortsbus: Mehr ÖV zum kleinen Preis**

Ruftaxi ist ein bedarfsorientiertes Angebot im öffentlichen Verkehr (ÖV). Zum Einsatz kommt es im Allgemeinen auf eher schwach frequentierten Strecken, oft in Randzeiten oder in dünn besiedelten Gebieten. Die Transportleistung kann im Vergleich zum normalen Linienbetrieb oft kostengünstiger erbracht werden und erfüllt die Transportbedürfnisse unter den gegebenen Umständen eher besser. Der Fahrgast muss die Fahrt meist telefonisch vorher bestellen. In der Regel wird zum normalen ÖV-Tarif ein Zuschlag von zwei bis fünf Franken erhoben. In den meisten Fällen übernimmt die Gemeinde die Restkosten.

Neben den bestehenden Ruftaxi Angeboten in diversen Gemeinden haben die BVB kürzlich ein Projekt zu «Mobility on Demand» lanciert.

#### Beispiele von Ruftaxis in Gemeinden der Region:

##### Binningen:

Haltestelle Kronenplatz:

Jeweils in den Abendstunden bis Betriebsschluss

Oktober – März ab 20 Uhr

April – September ab 22 Uhr

Preis: 4.- für Erwachsene, 2.- für Kinder und Jugendliche

Friedhof:

Jeweils Mittwoch und Freitag 13 – 16 Uhr

Der Zusatzbetrieb zum Friedhof (Bruderholz, zweijährige Versuchsphase 2020/2021) wird mangels Nachfrage wieder eingestellt.

Kosten für die Gemeinde: Netto CHF 56 000. In den Jahren 2006 – 2019 rund CHF 11.- pro beförderte Person

Nutzung: Die Nutzungszahlen gehen tendenziell eher zurück. Die Gemeinde führt das vor allem darauf zurück, dass junge Menschen zunehmend anders mobil sind als noch vor ein paar Jahren:

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Erwachsene, weiblich	2011	1700	1567	1859	2127	2066	2047	777
Erwachsene, männlich	1278	1328	1251	1426	1301	1369	1337	549
Jugendliche, weiblich	1433	1332	938	866	632	509	489	162
Jugendliche, männlich	1627	1173	830	991	708	614	790	467
Total	6349	5533	4586	5142	4768	4558	4663	1955

Bottmingen:

Jeweils in den Abendstunden bis Betriebsschluss

November – März: ab 19 Uhr

April, Mai: ab 21 Uhr

Juli – August: ab 22 Uhr

September, Oktober ab 21 Uhr

Preis: 5.- für Erwachsene, 2.- für Kinder und Jugendliche

Kosten für die Gemeinde: ca. CHF 70'000.- / Jahr

Erfahrungen:

BZ Artikel vom 20.10.2021

«Seit über 30 Jahren gibt es in Bottmingen ein Ruftaxi. Für derzeit fünf Franken pro Fahrt kann man sich am Abend von einer Tramstation bis vor die eigene Haustüre (oder umgekehrt) fahren lassen. Vor allem für die Bewohner der Hanglagen ist das eine bequeme Dienstleistung, die sich die Gemeinde 70'000 Franken pro Jahr kosten lässt – aber womöglich nicht mehr lange. An der Gemeindeversammlung von 14. Dezember schlägt der Gemeinderat nämlich vor das Ruftaxi ganz abzuschaffen.

Gemeindeverwalter Martin Duthaler sagt: «Wir haben nach über 30 Jahren ein Fazit gezogen.» Und das fiel eindeutig aus, denn die Zahlen sprechen eine klare Sprache: Benutzten im Jahr 2010 noch über 5000 Bottmingerinnen und Bottminger das Ruftaxi, waren es vor Corona 2019 nur noch 3180. Vor einigen Jahren bewarb man die Dienstleistung verstärkt in den lokalen Medien, doch das änderte nichts an der sinkenden Beliebtheit. Was bei den Bottminger Zahlen auffällt: Vor allem bei den Jugendlichen ist das Ruftaxi in Ungnade gefallen. In dieser Bevölkerungssparte dürfte die Benutzung der neuen Mobilitätsformen eine entscheidende Rolle spielen. Einst galten die Ruftaxis als ein wesentlicher Faktor, um den öffentlichen Verkehr attraktiver zu machen. Doch stimmt der Bottminger Souverän im Dezember zu, schreitet der Niedergang der Ruftaxis in der Region weiter.»

Gemeindeversammlung Dezember 2021. «Ein namens der SP Bottmingen vorgebrachter Rückweisungsantrag wurde mit 51 zu 27 Stimmen angenommen: Die beantragte Einstellung des kommunalen Angebots «Ruftaxi» geht damit zurück an die Behörde zur weiteren Abklärung im Sinne der Versammlungsdiskussion (u. a. Prüfen von alternativen Angeboten, Abrechnungsmethoden etc.).»

Oberwil:

Donnerstag, Freitag, Samstag in den Abendstunden bis Betriebsschluss

Oktober – März ab 20 Uhr

April – September ab 22 Uhr

Preis: 5.- und 45.- im Abonnement

**Fahrgastzahlen**

<b>2016</b>	4'280
<b>2017</b>	4'231
<b>2018</b>	3'004
<b>2019</b>	2'775
<b>2020</b>	1'660
<b>2021</b>	1'473

Je nach Auslastung kostet das Angebot die Gemeinde zwischen CHF 45'000 und 80'000 pro Jahr.

Per 1.1.2022 wurden die Betriebszeiten angepasst: Neu wird die Dienstleistung nur noch an drei Abenden statt wie bis anhin täglich angeboten. Entsprechend fallen dann auch die Kosten tiefer aus. Zudem hat die Gemeindeversammlung vom Dezember beschlossen, das Ruftaxi abzuschaffen. Der entsprechende Vertrag wird daher per 30.6.2022 gekündigt.

Erfahrungen:

BZ Artikel vom 20.10.21: «In Oberwil wäre das Ruftaxi 2014 fast dem Spardruck zum Opfer gefallen. Einige Bürger stemmten sich erfolgreich dagegen – beliebter wurde das Taxi trotzdem nicht. Die Zahlen sind jetzt jedenfalls immer noch am Sinken, wie Toni Schürmann, der Informationsverantwortliche der Gemeinde, erklärt. Zwischen 2016 und 2019 haben sie sich halbiert. Deshalb hat der Gemeinderat eine Reduktion beschlossen. Das Ruftaxi fährt seit Anfang Jahr nur noch am Donnerstag-, Freitag- und Samstagabend.»

Therwil:

Freitag und Samstag

November bis Juni: 20 – 23:40 Uhr

Juli – Oktober: 20 – 00:40 Uhr

Preis: Erwachsene 4.-, Kinder und Jugendliche: 2.-

Kosten für die Gemeinde: Rund CHF 20'000 im Budget 2022

Erfahrungen:

BZ Artikel vom 20.10.21: «Fast schon dramatisch ist der Rückgang in Therwil. Mehr als gedrittelt hat sich die Nutzung des Ruftaxis zwischen 2015 und 2019. «Die Gemeinde hat im Moment keine Alternativen und wir sind daran, Lösungen zu erarbeiten», schreibt auf Anfrage Bernard Mathys, Bereichsleiter Bau-Raumplanung-Infrastruktur. Bereits 2016 hat die Gemeinde die täglichen Benützungzeiten eingeschränkt.»

Muttenz:

Betrieb von 2013 – 2020:

Jeweils in den Abendstunden

Sonntag bis Donnerstag: 20 - 00:30 Uhr

Freitag – Samstag: 20 – 04:15 Uhr

Preis: 5.-

Aus der Webseite der Gemeinde Muttenz: «Das Ruftaxi Muttenz stellt seinen Betrieb auf den 30. Juni 2020 ein. Der Gemeinderat entschied sich, diese Dienstleistung aufgrund der gesunkenen Nachfrage nicht mehr weiterzuführen. Der Gemeinderat bedauert den Entschluss. Eine Auswertung hat aber gezeigt, dass die Nachfrage heute in keinem Verhältnis mehr zum finanziellen Aufwand steht. Das Ruftaxi wurde 2013 eingeführt. Im zweiten Betriebsjahr beförderte es 968 Personen. Letztes Jahr nutzen noch 422 Fahrgäste das von der Gemeinde mitfinanzierte Angebot. Obwohl das Ruftaxi mit einem umweltfreundlichen

Kleinwagen unterwegs ist, ist der Betrieb aufgrund der oft langen Anfahrsstrecke ausserdem auch ökologisch gesehen nicht mehr sinnvoll.»

#### Arlesheim:

Jeweils in den Abendstunden von 20:30 – 24 Uhr und am Samstag bis 01:00 Uhr

Preis: Erwachsene: 5.-, Kinder und Jugendliche 3.- Mit Gutscheinen

Kosten für die Gemeinde: 5.- Pro Gutschein

#### Erfahrungen:

BZ Artikel vom 20.10.21: «Einen Mittelweg zwischen der Abschaffung und der teuren Aufrechterhaltung der Ruftaxis ist Arlesheim gegangen. Dort steht seit 2017 nicht mehr ein Taxi durchgehend an der Tramhaltestelle, um auf Fahrgäste zu warten, die womöglich gar nicht kommen. Stattdessen verteilt die Verwaltung auf Wunsch Gutscheine für ein gewöhnliches Taxiunternehmen, das einen heimbringen kann.»

#### Pratteln:

In Pratteln wurde ein «Ruftaxi» lediglich für die südliche Hanglage eingeführt, die ausserhalb des 350m-Radius des ÖV-Einzugsgebietes liegen. Das Ruftaxi-Angebot steht ausschliesslich der im Perimeter wohnhaften Bevölkerung zur Verfügung stehen. Die

Die im Perimeter wohnhafte Bevölkerung kann bei der Gemeinde personalisierte Ruftaxi-Bons beziehen. Die Kostenbeteiligung der Gemeinde beträgt CHF 5 pro Fahrt. Der gesamte Fahrpreis ist abhängig vom Wohnort von/zur nächsten ÖV-Haltestelle und beträgt über den Durchschnitt maximal CHF 15. Der Fahrgast bezahlt den Differenzbetrag (Fahrkosten abzüglich Bon) direkt an den Chauffeur und die Taxiunternehmen rechnen anschliessend die eingelösten Bons mit der Gemeinde ab.

Die Gemeinde rechnet mit Kosten von ca. CHF 15'000 jährlich.

#### Riehen, Bettingen, Habermatten:

Das Ruftaxiangebot in diesen Gemeinden und Quartieren ist im TNW-Angebot inbegriffen und wird über den Beitrag des Kantons BS an den TNW abgegolten.

Die Angebote eines Ruftaxis der Gemeinden richten sich jahreszeitlich und teilweise auch nach Wochentagen differenziert primär an Heimkehrer in den Abendstunden. Zu diesen Zeiten fühlen sich die Menschen weniger sicher und das ÖV Angebot ist weniger dicht, als tagsüber, was auch zu längeren Wartezeiten beim Umsteigen führen kann. Im Gegensatz zum ÖV Angebot von Bus, Tram oder Zug werden die Kunden und Kundinnen bis vor die Haustüre gefahren. Dank der Vorbestellung können Wartezeiten an den Haltestellen vermieden werden und Fahrten gebündelt werden.

#### Somit können die Fragen der Postulate wie folgt beantwortet werden:

*Wir ersuchen den Stadtrat daher,*

- *die Einführung eines Ruftaxi-Betriebs für Liestal zu prüfen unter Evaluierung unterschiedlicher Kostenbeteiligungen*
  - *je nach Alter unterschiedliche Tarife*  
Die Beispiele aus Baselbieter Gemeinden weisen unterschiedliche Tarife für Erwachsene und Jugendliche bzw. Kinder aus. Das wäre auch in Liestal möglich.
  - *Betriebsorte (nur die Quartiere Langhag/Sichtern oder weitere Quartiere/ganz Liestal)*

Sollte ein Ruftaxi in Liestal eingeführt werden, darf es das ÖV Angebot und die Taxiunternehmen nicht konkurrenzieren. Es ist als Ergänzung zum ÖV Angebot zu konzipieren. Hierbei sind zwei Zielsetzungen möglich:

1. Erschliessung der nicht erschlossenen Gebiete, analog Pratteln
  2. Angebot für das gesamte Stadtgebiet zu Randzeiten um die Sicherheit zu erhöhen, analog zu diversen Baselbieter Gemeinden.
- *Betriebszeiten (möglichst Ganztagesbetrieb, evtl. nur am Abend/wochenende)*  
Da das Angebot ergänzend zum ÖV Angebot sein soll und die Taxiunternehmen auch nicht konkurrieren soll, kommt wie in den anderen Baselbieter Gemeinden für ein Angebot im gesamten Stadtgebiet nur ein Ruftaxi in den Abendstunden in Frage. Bei einem Angebot mit Gutscheinen für Taxifahrten für die Bewohner und Bewohnerinnen von nicht erschlossenen Wohnungen (Modell Pratteln) ist ein Ganztagesangebot denkbar.
  - *Antriebsformen (Bevorzugung emissionsarmer Betriebsformen)*  
Eine emissionsarme Antriebsform müsste als Bedingung bei einer Ausschreibung gefordert werden.
- *und ggf. dem Einwohnerrat eine entsprechende (Budget-)Vorlage zu unterbreiten.*

Der Stadtrat will die Einführung eines Ruftaxis im Perimeter der Stadt Liestal aus folgenden Gründen nicht weiter verfolgen:

Kosten: Bei einem Preis von CHF 5.- pro Fahrt subventioniert die Stadt die Fahrt nach Hause im Vergleich zu den Kosten für eine Taxifahrt mit rund CHF 10.- / Fahrt.

Die Kosten der Ruftaxis in den Baselbieter Gemeinden sind sehr unterschiedlich. Sie liegen zwischen CHF 10.- und 50.- pro beförderte Person. Die jährlichen Budgets sind in allen Gemeinden über CHF 50'000.-

Nutzen: es würden im Vergleich zu den Zahlen des ÖV nur weniger Personen befördert - tendenziell zu Wohnlagen die abseits der ÖV Haltestellen liegen in denen die eher privilegierten Einwohnerinnen und Einwohner leben.

Angesichts des 24-Stundenangebots der Taxis ab dem Bahnhofplatz in Liestal steht der effektive Nutzen, der lediglich einem kleinen Teil der Bevölkerung zu Gute käme, in keinem Verhältnis zum Aufwand. Zudem zeigen die Zahlen aus anderen Gemeinden der vergangenen Jahre eine rückläufige Auslastung – und dies nicht nur coronabedingt. Die meisten Gemeinden, die heute ein Ruftaxi betreiben, schränken die Betriebszeiten ein oder überlegen sich, das Angebot wegen mangelnder Nachfrage, die zu einem deutlich schlechteren Kosten – Nutzen Verhältnis führt, abzuschaffen.