

Stellungnahme der Pro Bahn Schweiz, Sektion Nordwestschweiz zum 5. Generellen Leistungsauftrages im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2006 – 2009

Zusammenfassung

In dem vorliegenden 5. Generellen Leistungsauftrag werden, neben einigen wenigen Angebotsverbesserungen, im Rahmen der vom Kanton angeordneten **Sparmassnahmen** zum Teil deutliche Abbaumassnahmen vorgeschlagen. Diese **mindern die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs** nicht nur in den betroffenen Gemeinden zum Teil massiv, sondern letztlich in der ganzen Region, ist doch die Erreichbarkeit recht grosser Regionen schlecht oder sogar (an Wochenenden und Abenden) gar nicht mehr gewährleistet. Wie im Bericht selbst an mehreren Stellen festgehalten wird, werden sich deshalb vermehrt Fahrgäste vom öffentlichen Verkehr abwenden und auf den Individualverkehr umsteigen (Akzentuierung des in den letzten Jahren im Raume Nordwestschweiz beobachteten negativen Trends des Modalsplits), was sich direkt in niedrigeren Einnahmen niederschlagen wird. Netto dürfte **durch eine undifferenzierte (giesskannenartige) Sparübung eher eine schlechtere Bilanz als heute** resultieren. Man sollte sich eher überlegen, ob nicht durch eine moderate Anpassung der Motorfahrzeugsteuern (politisch sehr unpopulär) das Defizit bekämpft werden sollte, unter Beibehaltung resp. eher Verbesserung des heutigen Angebots im öffentlichen Verkehr.

Andere Regionen gehen einen anderen Weg. Der Kanton Zürich z. B. investiert seit über einem Jahrzehnt grosse Summen in den öffentlichen Verkehr und baute so kontinuierlich das Angebot aus. Mit dieser Politik generiert er erfolgreich mehr Fahrgäste und somit auch mehr Einnahmen. Die Eigenwirtschaftlichkeit des öffentlichen Verkehrs nahm in den letzten Jahren im Bereich des ZVV kontinuierlich zu, der Modalsplit zeigt einen für den öffentlichen Verkehr positiven Trend. Die Regionen Bern und Genève haben das Beispiel Zürichs aufgenommen. Pro Bahn ist überzeugt, dass dieser Weg auch für den Kanton Basel - Landschaft der richtige ist, um die Verkehrsprobleme der Zukunft zu lösen.

Pro Bahn möchte aber zeigen, dass auch ohne Mehrausgaben durch geschicktes Optimieren die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs gesteigert werden kann. Im konkreten Fall betrifft dies die Gestaltung des S-Bahnverkehrs im Ergolzthal.

Angebotsentwicklung/Angebotsverbesserungen

REGIO-S-BAHN „BLAUE LINIE“ S3

Die vorgeschlagenen Verbesserungsmaßnahmen führen zu einer besseren Infrastruktur, aber nicht zu einem besseren Angebot.

Die mit der Umstellung auf den Halbstundentakt verbundene Zunahme der Personenkilometer (über 30 %) zeigt, dass eine Nachfrage vorhanden ist. Auf der Strecke Aesch – Basel – Liestal ist das Potential aber bei weitem noch nicht ausgenützt. Pro Bahn fordert deshalb auf dieser Achse in den **Flutstunden einen 15 Minuten Takt**, der später (bei nachgewiesenem Bedarf) den ganzen Tag geführt werden könnte. Dies hätte auch auf die anschliessenden Buslinien einen belebenden Effekt.

Die Anschlüsse der S3 in Laufen und Olten an das Fernverkehrsnetz sind gegenwärtig sehr unbefriedigend und sollten wenn immer möglich verbessert werden.

Siehe auch S9.

NEUKONZEPTION REGIONALBUS LIESTAL

Pro Bahn begrüsst die Leistungssteigerung, die für die Agglomeration Liestal sicher angemessen ist, wünscht aber eine **bessere Anbindung an die S3 in Frenkendorf-Füllinsdorf**, ohne dass diejenigen in Liestal gefährdet werden müssen.

NEUKONZEPTION BUSLINIEN 83/84

Pro Bahn begrüsst das neue Konzept, bittet jedoch, in Spitzenzeiten die Umsteigebeziehung der Linien 70/84 zu verbessern, so dass das Konzept für Pendler aus dem Raume Liestal in das Industriegebiet Kaiseraugst attraktiv wird. Verbindungen aus Liestal mit der S3 und S1 via Pratteln und umsteigen in Kaiseraugst sind keine valablen Alternativen zum Auto.

VERLÄNGERUNG DER LINIEN 70/80 IN BASEL BIS BAHNHOF SBB

Dieser Vorschlag bringt wohl mehr Komfort aber keine Verbesserung des Angebots, fahren heute doch drei Tramlinien auf der Relation Bahnhof SBB - Aeschenplatz. Der direkte Bus bringt wohl kaum viel mehr Leute auf das öffentliche Verkehrsmittel, fährt doch das Tram 3 viel häufiger. In Zeiten knapper Finanzen lassen sich hier leicht Fr. 285 000.- einsparen. Pro Bahn empfiehlt, auf dieses Projekt **vorderhand zu verzichten**.

Geprüfte, nicht zur Umsetzung im 5. GLA empfohlene Ausbaumassnahmen

VERLÄNGERUNG DER BUSLINIE 69 VON ETTINGEN NACH AESCH

Pro Bahn ist der Ansicht, dass eine **Nachfrage** zur Schliessung dieser Verbindungslücke **vorhanden** ist, haben doch 1200 Bürger eine entsprechende Petition unterschrieben. Das Leimental wird in Aesch an die Regio-S-Bahn angeschlossen und somit direkter an Laufen, Delémont und den Jurasüdfuss, was zu einem enormen Zeitgewinn führt. Die neue Tangentialbuslinie 60 hat ebenfalls gezeigt, dass solche tangentielle Verkehrsbeziehungen ein grosses Potenzial für den öffentlichen Verkehr haben.

Siehe auch unter Sparmassnahmen, Buslinie 68

BEDARFSANGEBOT IM LAUFENTAL

Pro Bahn schlägt vor, ein Bedarfsangebot am Wochenende nochmals zu evaluieren. Da am Wochenende auf Fahrplankurse verzichtet werden kann, sind die Kosten gesenkt werden können. **Andere Regionen führen Bedarfsangebote mit grossem Erfolg.** Ein Grossteil des Kantons Basel Landschaft (und Solothurn) weist die Struktur für ein Bedarfsangebot aus: viele kleine Dörfer auf individuellen Hügeln oder individuellen Tälern. Der Kanton sollte sich wirklich überlegen, ein solches Angebot grossflächig einzuführen. Mit den heutigen Kommunikationsmitteln (Mobiltelefonie, Call Centers) sind diese einfach und attraktiv zu gestalten.

Siehe auch Buslinien 91, 92, 93, 108 und 109

VERLÄNGERUNG DER BUSLINIE 106 VON WINTERSINGEN NACH MAGDEN

Prinzipiell macht dieser Vorschlag wegen der **Netzwerk** grossen Sinn. Pro Bahn ist der Meinung, dass bei der Beurteilung des Potentials zu stark auf den Berufsverkehr fokussiert wurde. Dessen Aufkommen ist in der Tat klein. Anders sieht Pro Bahn die Situation beim **Freizeitverkehr**: eine direkte Buslinie aus Sissach nach Rheinfelden (wenn möglich bis zum Thermalbad) hat durchaus Potential. Auch hier schlägt Pro Bahn vor, die Situation noch einmal zu evaluieren.

Sparmassnahmen

BUSLINIE 37, BOTTMINGEN – JAKOBSBERG

Pro Bahn ist mit dem Vorschlag einverstanden. Auf einer Verlängerung bis Dreispitz und St. Jakob (BS) ist zu insistieren.

BUSLINIE 63, BRUDERHOLZSPITAL – BHF. MUTTENZ

Pro Bahn ist mit dem Vorschlag einverstanden. Die Bedürfnisse von Muttenz sind zu berücksichtigen.

BUSLINIE 68, FLÜH – ETTINGEN

Die vorgeschlagenen Massnahmen machen das Angebot unattraktiv und die Späterschliessung von Hofstetten ist nicht mehr gewährleistet. Auch steht **die enorme Leistungsreduktion in keinem Verhältnis zum geringen Sparbetrag**. Würde die Linie 69 neu gestaltet (siehe unter „Nicht empfohlene Ausbaumassnahmen“), könnte die Linie 68 mit dieser zusammengelegt und wahrscheinlich mehr Geld eingespart werden.

BUSLINIE 83, REDUKTION DES ANGEBOTS AUF DEM ABSCHNITT KAISERAUGST – LIESTAL

Die Problematik dieses Vorschlags wurde schon in der Vernehmlassung formuliert. Der Bus **erfüllt in Liestal die Funktion eines Ortsbusses**. Eine zwanzigprozentige Reduktion würde zu einem massiven Fahrgastverlust führen, der die eingesparten 20 000 Franken überkompensierte.

BUSLINIEN 91, 92 UND 93

Die **massiven Leistungskürzungen** von ca. 30 % bis 50 % bringen nur einen **minimalen Spareffekt, für die betroffenen Gebiete sind sie aber verheerend**. Am Wochenende kann man nicht mehr von einer Erschliessung sprechen, der öffentliche Verkehr existiert dann praktisch nicht mehr, völlig gegenläufig zum Bedarf, bildet die Region doch ein populäres Wandergebiet. Pro Bahn schlägt vor, für diese Linien einen Bedarfsbus anzubieten, für die Linien 92 und 93 ausschliesslich (inkl. So), für die Linie 91 zumindest am Wochenende. Bei weniger Kosten könnten so mehr Einnahmen generiert werden.

BUSLINIEN 108 UND 109

Nach Känerkinden, Wittinsburg und Häfelfingen ist der öffentliche Verkehr am Wochenende praktisch inexistent. Die drei Orte hatten aber seit 1990 das stärkste prozentuale Bevölkerungswachstum des ganzen Homburgertals, zugegebenermassen von einem tiefen Niveau startend. Heute zählen sie zusammen immerhin über 1100 Einwohner. Der Trend dürfte anhalten, sind doch Plätze auf den sonnigen Hügeln sehr populär. Pro Bahn schlägt deshalb für das Wochenende einen Bedarfsbetrieb vor (vgl. mit Laufental und den Buslinien 91, 92 und 93). Sollte der Vorschlag von Pro Bahn für eine Neugestaltung der S9 Anklang finden (siehe unten), wäre auch ein Bedarfsbetrieb während der Woche denkbar (zusätzlich abhängig von der Schulsituation).

BUSLINIE 111a, GRELLINGEN – NUNNINGEN

Die vorgeschlagenen Massnahmen machen das **Angebot unattraktiv** und bringen nur einen **minimalen Spareffekt**. Ein grosser Verlust an Fahrgästen ist zu befürchten.

BUSLINIE 115, (LAUFEN) – ZWINGEN – PASSWANG

Pro Bahn stimmt der vorgeschlagenen Streckenaufhebung zu.

BUSLINIE 119, LAUFEN – NENZLINGEN

Die vorgeschlagenen Massnahmen machen das **Angebot unattraktiv**. Am Wochenende ist ein Bedarfsangebot einzuführen. Siehe unter nicht empfohlenen Ausbaumassnahmen.

BUSLINIE 123, ROGGENBURG – DELEMONT

Pro Bahn stimmt der vorgeschlagenen Streckenaufhebung zu.

UMSTELLUNG DER S9 AUF BUSBETRIEB

Pro Bahn ist sich der Problematik dieser Strecke bewusst und kennt die Argumente für und wider einen Bahnbetrieb. Sie kann sich aber der gemachten **Schlussfolgerung in keiner Weise anschliessen**: Pro Bahn ist überzeugt, dass in diesem Fall eine Umstellung auf Busbetrieb ohne massiv höhere Frequenzen (mindestens Verdoppelung) immer eine Leistungsreduktion bedeutet, einfach wegen der **längeren Fahrzeiten und/oder schlechteren Anschlüssen** (die S9 ist die Bahn in der Region mit den besten Anschlüssen ans nationale Netz!) sowie **Komforteinbusse** (Platzangebot zu Spitzenzeiten). Eine **massive Abwanderung von Fahrgästen auf das Auto** wird die Folge sein, die Erfahrungen von 1997 (Einbruch um ca. 40 %) zeigen dies. Man braucht kein Hellseher zu sein, um vorauszusagen, dass durch den Vorschlag keine Fr. 800 000.- gespart werden können. Pro Bahn ist überzeugt, dass das Problem S9 nicht isoliert betrachtet werden darf, sondern die ganze Region miteinbezogen werden muss und stellt einen Vorschlag zur Diskussion, der die S3 einschliesst und Einsparungen in gleicher Grössenordnung generiert, ohne Leistungseinbusse für die Region. Im Gegenteil: Pro Bahn ist überzeugt, dass ihr Konzept bei weniger Kosten beträchtlich mehr Leistungen für die Kunden erbringt.