



ProBahn
S c h w e i z

Sektion Nordwestschweiz

Memorandum

Erhalt der Linie 9 ***Olten – Läfelfingen - Sissach***

der Regio-S-Bahn Basel

und

Gesamtverkehrskonzept ***Im Raum Sissach***

Memorandum

Ausgangslage

Die baselbieter Regierung hat sich das Ziel gesetzt, in den kommenden Jahren die Budgets namhaft zu entlasten. Im Rahmen dieser Bestrebungen wurde die Aufhebung des Bahnverkehrs auf der Linie von Sissach über Läfelfingen nach Olten angeregt. Mit dieser Massnahme seien etwa 800'000 Franken einzusparen. Allerdings räumt das Amt für öffentlichen Verkehr in der Vorlage ans Parlament ein, dass durch die sich aus der Umstellung auf Busbetrieb ergebende Verschlechterung des Angebotes ein namhafter Verlust an Fahrgästen die Folge sein wird. Damit sind Mindereinnahmen zu erwarten und ein erheblicher Teil der Einsparungen wird durch weniger Einnahmen zu Nichte gemacht. Die Züge über Läfelfingen bieten sowohl in Sissach als auch in Olten ausgezeichnete Umsteigeanschlüsse. Eine Qualität die vom vorgeschlagenen Busbetrieb keinesfalls erbracht werden kann. Die vorliegende Sparvariante mit Bussen statt Bahn bedeutet also eine klare Verschlechterung des Angebotes. Dabei werden, die sich dem öffentlichen Verkehr abwendenden Fahrgäste, aufs Auto umsteigen und damit für mehr Luftverschmutzung, Lärm und Staus sorgen.

Konzept ProBahn

ProBahn hat sich in der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit mit dieser Problematik intensiv beschäftigt und stellt fest, dass die vom Kanton geforderten Sparziele erreicht werden können, ohne die beschriebenen Unannehmlichkeiten in Kauf nehmen zu müssen. Im folgenden werden einzelne Massnahmen vorgeschlagen, die allesamt darauf abzielen durch sinnvolle Ergänzungen die Nachfrage zu steigern und gleichzeitig durch effizientere Fahrplangestaltung einen rationelleren und damit billigeren Betrieb zu bewirken.

Heute verkehren von Sissach nach Olten drei S-Bahnzüge pro Stunde; zwei über Gelterkinden (S3, diese verpasst in Olten sämtliche Anschlüsse) und einer über Läfelfingen (S9). ProBahn schlägt nun vor einen Zug einzusparen und künftig auf beiden Streckenästen noch je einen S3 zu führen. So kann tatsächlich eine Bahnverbindung pro Stunde eingespart werden. Dennoch behalten alle Ortschaften ihre Anbindung ans übergeordnete Bahnnetz und die drohenden erheblichen Verschlechterungen unterbleiben. Durch Wegfall der Trassekosten und der Busse über den Hauenstein kann im Vergleich zum kantonalen Vorschlag mit erheblichen Einsparungen gerechnet werden.

Weiter wird von ProBahn festgestellt, dass die Ertragslage für die Bahn im Homburgertal heute zusätzlich verschlechtert wird, dadurch, dass im gleichen Tal in Form der Buslinie 108 eine Konkurrenzierung besteht. So verteilen sich die Passagiere – und damit auch die Einnahmen – auf zwei Angebote. Die Gemeinde Thürnen besitzt derzeit keinen Bahnhof und ist daher auf den Bus angewiesen. Allerdings zeigt sich, dass die Nachfrage nach diesem Angebot sehr bescheiden ist, sind doch die Anschlüsse dieses Busses in Sissach von geringem Kundennutzen. Eine Bahnhaltestelle in Thürnen ist problemlos zu erstellen, wie das vor kurzer Zeit durchgeführte Turnfest gezeigt hat, wo extra eine ausserordentliche Haltestelle in Thürnen eingerichtet worden war. Diese neue Haltestelle wäre für die thürner Bevölkerung von hohem Wert, weil es erst mit ihr möglich wird, der Gemeinde gute Verbindungen nach Olten und nach Basel zu schaffen. ProBahn erwartet von dieser Massnahme eine erheblich gesteigerte Nachfrage in Thürnen und damit Mehreinnahmen.

Verändertes Busnetz im Zeichen der Nutzenoptimierung

Die Ortschaften Wittinsburg und Känerkinden sind nur mit dem Bus erreichbar. Der Bus dient heute primär dem Schülerverkehr. Hier kommen die Schulwege der Realschüler nach Rümlingen und der Sekundarschüler nach Sissach in Frage. Soll nun die Konkurrenzierung der Bahn im Homburgertal durch den Bus aufgehoben werden, so ist für die erwähnten Bedürfnisse ein Ersatz zu finden. Es wird nun, im Sinne einer effizienteren und rationelleren Betriebsführung vorgeschlagen diese Bedürfnisse

mit einem weiteren zu verbinden und so mit einer Massnahme eine Vielzahl von Nutzen zu schaffen. Das Diegtal wird von der Buslinie 107 bedient. Diese Buslinie ist im Raum Sissach die am besten ausgelastete und war von allem Anfang die einzige Linie in den Knoten Sissach und Gelterkinden die nicht von Einsparungen hätte betroffen werden sollen. Wird der Fahrplan dieser Linie einer genaueren Analyse unterzogen, so ist festzustellen, dass er den heutigen Ansprüchen an ein gutes ÖV-Angebot nicht gerecht werden kann. So fehlt jeglicher Anschluss an einen S-Bahnzug in der morgendlichen Rushhour Richtung Basel und auf den IR nach Zürich gibt es überhaupt keinen Anschluss. Ein Taktfahrplan ist bestenfalls ansatzweise zu erkennen, die Benutzerfreundlichkeit des Fahrplans ist also kaum gegeben. Somit ist im Prinzip bereits ausgeführt, dass das bestehende Angebot für die Gemeinden im Diegtal nicht die wünschbare Qualität aufweist (Hierzu sei angemerkt, dass in diesem Tal mit Zunzgen immerhin die drittgrösste Gemeinde des Bezirkes Sissach liegt).

Es wäre nun möglich den Bus von Wittinsburg und Känerkinden nach Diegten und ab dort auf dem gleichen Weg wie die Linie 107 nach Sissach zu führen. So würden sich beide Linien im Diegtal zwischen Diegten und Sissach zum Halbstundentakt ergänzen und so ein wesentlich attraktiveres Ganztagesangebot schaffen. Diese Massnahme liesse sich, wie eine Fahrtzeitbetrachtung zeigt, während des ganzen Tages mit einem Bus im Stundentakt bewerkstelligen. Man darf annehmen, dass ein in dieser Art verbessertes Angebot eine grössere Nachfrage haben wird und damit Mehreinnahmen resultieren werden.

Diese Massnahmen führen also dazu, dass der Bahnlinie über Läfelfingen neue Fahrgäste aus Thürnen zugeführt würden. Der Wegfall der Konkurrenzierung durch den Bus verbessert die Auslastung der Bahn und die neue attraktive umsteigefreie Durchbindung der Züge nach Basel steigert die Attraktivität der S9 abermals.

Häfeldingen

Nach Häfeldingen verkehrt heute die Buslinie 109 ab Rümlingen. Dieser Kurzstreckenverkehr ist höchst ineffizient. Im Konzept von ProBahn verkehrt die Buslinie 108 von Wittinsburg nach Rümlingen und von da weiter nach Häfeldingen. Mit dieser Massnahme kann der Anschluss von Häfeldingen an die Bahn in Rümlingen und die Schülerverbindung von Känerkinden und Wittinsburg nach Rümlingen sichergestellt werden. Dieser Bus verkehrt etwa 6 bis 8 Mal pro Tag (wie das heute schon auf der Linie 109 gilt) neu als Fortsetzung der Linie 108 und integriert sich damit ideal ins neue Angebot. Mit dieser Massnahme ist es möglich einen sehr effizienten Fahrzeug- und Personaleinsatz herbeizuführen. (Dieses Zusatzangebot macht auf der Linie 108 einen zusätzlichen Bus nötig)

Böckten

Böckten wird heute ähnlich wie Thürnen unter Ausnutzung sogenannter Stilllager von Bussen der Linie 107 in Sissach an das Netz des ÖV angeschlossen. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2004 haben sich nun leider die Anschlussverhältnisse in Sissach derart verschlechtert, dass dieses Angebot, ähnlich wie jenes in Thürnen unattraktiv ist und entsprechend keine grosse Nachfrage besteht. Es ist nun die Meinung von ProBahn, dass die Böckter Einwohner durchaus ein Interesse an Verbindungen nach Gelterkinden haben. Ein Bedürfnis das heute schlicht nicht abgedeckt wird. Es ist nun möglich die Busse der Linie 107 aus Sissach bis nach Gelterkinden durchzuziehen. Die Mehrkosten die daraus entstehen, sind bescheiden - der Mehrnutzen aber enorm. Es ist möglich in Sissach aus Richtung Böckten wesentlich bessere Anschlüsse herzustellen. Es ist auf jeden Fall machbar die Qualität der Anschlüsse eines solchen Verkehrs in Sissach wie Gelterkinden erheblich zu verbessern.

Gelterkinden

Wie angetönt verliert die Strecke über Gelterkinden im Konzept ProBahn einen Zug der S3. Dieses ist durchaus ein Mangel. Allerdings ist der Fahrplan so wie er von ProBahn vorgeschlagen wird so aufgebaut, dass in Gelterkinden mit der verbleibenden S3 und dem IR von Zofingen nach Basel ein halbstündliches Angebot entsteht. ProBahn glaubt, dass es technisch machbar wäre den IR Basel – Liesental – Sissach – Zürich in Gelterkinden auch anhalten zu lassen. So entstünde für die bedeutende Zent-

rumsgemeinde ein hochattraktives Angebot mit einem zweiten Schnellzug nach Basel und der Verbindung ins Mittelland und nach Zürich. In dieser Sache wären vom Kanton mit den SBB Verhandlungen zu führen. So glauben wir von Gelterkinden kein übergrosses Opfer zu fordern, zumal die zusätzlichen S-Bahnzüge am Morgen und der zusätzliche IR am Abend bestehen blieben und so das Angebot während der Hauptverkehrszeiten auf einem attraktiven Niveau verbliebe. Zudem besteht durch die vorgeschlagene Verlängerung der Buslinie 107 nach Gelterkinden eine zusätzliche Verbindung mit attraktivem Bahnanschluss in Sissach.

Tecknau

Das Dorf Tecknau liegt fernab des Bahnhofes. Die Busverbindung mitten durchs Dorf erschliesst die Bedürfnisse der Bevölkerung namentlich im Regionalverkehr wesentlich besser. Weiter leidet die Gemeinde schon heute unter den grossen Kosten die der ÖV der Gemeinde jedes Jahr bereitet. Mit dem Konzept ProBahn wird die Belastung gegenüber dem Status Quo zwar nicht geringer, verbleibt aber auf dem heutigen Niveau. Es ist nicht anzunehmen, dass man in Tecknau verstärktes Gewicht auf eine halbstündliche Anbindung mit der S-Bahn legt; Äusserungen des Gemeindepräsidenten in der Tagespresse lassen diesen Schluss zu. So ist es bedürfnisgerecht, wenn es weiterhin bei einer Verbindung pro Stunde bleibt (Anschluss nach Olten) und in den Morgenspitzen zusätzliche Züge eingesetzt werden.

Itingen

Ein Bedürfnis wurde noch nicht angesprochen. Es ist dies jenes der Gemeinde Itingen, deren Schüler auf gefährlichem Weg entlang der Kantonsstrasse nach Sissach in die Sekundarschule müssen. Immer wieder wird von besorgten Eltern die berechtigte Forderung erhoben einen Bus für diesen Verkehr zu schaffen. Diese Forderung ist umso verständlicher, weil auf dem besagten Schulweg kein Veloweg existiert und es in der Vergangenheit wiederholt zu schweren Verkehrsunfällen auf diesem Abschnitt gekommen ist. Wird der Vorschlag zur Führung des Wittinsburger Busses durch das Diegtertal noch mal aufgenommen, so kann gesagt werden, dass dieser Bus seinem Zweck (Anschlussvermittlung für das Diegtertal an die S-Bahn) auch in Itingen gerecht werden kann. Es ist für den Fahrgast schlussendlich nicht von Bedeutung ob er den S-Bahnzug in Sissach oder Itingen besteigt. Die Fahrzeit bleibt sich am Ende die gleiche. In dieser Weise könnte ohne Mehraufwand ein grosser Zusatznutzen geschaffen werden und dem ÖV abermals neue Kundschaft zugeführt werden.

Schlusswort

ProBahn ist überzeugt mit diesem Konzept und den gemachten Ausführungen eine gute Grundlage vorgelegt zu haben, auf der aufbauend in den nächsten Monaten in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen in der Verwaltung eine wesentlich bessere Lösung für die aktuellen Probleme gefunden werden kann. ProBahn ist überzeugt, dass es mit ihrem Konzept gelingt grössere Einsparungen zu erzielen, als mit der kantonalen Vorlage. Wobei in unserem Konzept die von der Bevölkerung bevorzugte Bahnvariante über Läuelfingen weiterhin bestehen bliebe, die Qualität der Busfahrpläne der Linien 107/108/109 erheblich verbessert und zum Teil neue Verbindungen geschaffen werden könnten. ProBahn rechnet durch die erwähnten Verbesserungen mit Mehreinnahmen die die kantonale Sparvorlage nicht im Stande ist zu erzeugen. ProBahn gelangt in diesem Zusammenhang mit der Hoffnung an den Landrat, er möge das Gespräch für bessere Lösungen suchen resp. der Verwaltung den Auftrag geben, das Gespräch mit allen interessierten Kreisen zu suchen und neue bessere Varianten auszuarbeiten.