

PRO

Ja zu einem besseren öV-Angebot

Wenn man den Gegnern des 8. Generellen Leistungsauftrages für den öffentlichen Verkehr (GLA) Glauben schenken darf, dann droht im Homburgertal ein brutaler Leistungsabbau im öffentlichen Verkehr. Die Stilllegung des sogenannten «Läuferfingerlis», wie die S9 liebevoll genannt wird, mobilisiert die Gegner. Aber hält diese Einschätzung dem Faktencheck Stand? Der 8. GLA betrifft die Periode ab 2018 bis 2021 und bestimmt, welche öffentlichen Verkehrsmittel der Kanton beim Betreiber bestellt (und bezahlt!). Am 26. November stimmen wir darüber ab. Bei der Abstimmung geht es nicht nur ums Läuferfingerli, sondern darum, ob und wie der öV in seiner Gesamtheit finanziert werden soll. Dass der öffentliche Verkehr zu gut 50 Prozent subventioniert wird, betrachten viele als Selbstverständlichkeit. Trotzdem sieht der 8. GLA einen Ausbau (und mitnichten einen Abbau) des öV im Homburgertal vor. Allerdings ist dies nur dank einer Umstellung des Bahn- auf einen Busbetrieb möglich. Der S9 droht ab 2020 eine Stilllegung, denn ihr Betrieb ist vergleichbar mit einem Bus extrem teuer.

Es ist wichtig, dass wir in allen Regionen – entsprechend der Nachfrage – ein attraktives öV-Angebot haben. Wo die Nachfrage nicht mehr stimmt, gilt es zu optimieren oder alternative Lösungen zu finden. Wenn die Gegner des 8. GLA von einem Abbau des öV-Angebots im Homburgertal reden, dann trifft dies nicht, beziehungsweise nur für eine kleine Zielgruppe zu. Über 90 Prozent der heutigen Nutzer profitieren von einer Fahrplanverdichtung, einer Verbesserung des Angebots. Schaut man sich das Ganze unter dem Aspekt an, dass die Anschlüsse in Olten optimiert werden, dann wird sich zeigen, dass insgesamt gar keine bzw. eine minimale Verschlechterung für eine kleine Minder-



Hanspeter Weibel
Der Autor ist SVP-Landrat und lebt in Böttingen.

heit (im Schnitt 170 Personen pro Tag zwischen Läuferfingen und Trimbach bzw. 7 Personen pro Zugpaar) resultiert.

Die Aufhebung der S9 im Homburgertal ist unerfreulich, aber leider unumgänglich. Seit mehr als zehn Jahren droht dem Läuferfingerli das Aus. 2005 hat man zwar zur Attraktivitätssteigerung für viel Geld alle Bahnhöfe umgebaut. Ohne die erhoffte Wirkung. Seit 2010 sind die Einsteigerzahlen der S9 um 12 Prozent zurückgegangen, obwohl es im Tal eine Bevölkerungszunahme gab. Das ist ernüchternd. Im gleichen Zeitraum hat aber die parallel verlaufende Buslinie 108 eine Zunahme von 32 Prozent zu verzeichnen. Das sind Fakten. Darum macht es Sinn, mit einer Taktverdichtung das Angebot der Buslinien im Tal auszubauen und den weniger beliebten



Kein Erfolgsmodell: Das Läuferfingerli wartet in Sissach auf Passagiere.

und kostenintensiven Zug einzustellen. Trotz Einsparungen werden doch deutliche Verbesserungen des gesamten öV-Angebots im Homburgertal möglich.

Ein Ja zum 8. GLA ergibt sich nicht zuletzt aus der Tatsache, dass gesetzliche Bestimmungen eine Subventionierung von Linien mit einem Kostendeckungsgrad unter 20 Prozent ausschliessen. Diesen Wert hat die S9 mittlerweile erreicht, der Trend zeigt Richtung Verschlechterung. Das Angebotsdekret des Kantons fordert einen Kostendeckungsgrad von 25 bis 30 Prozent, wird aber seit Jahren nicht erfüllt. Dies zeigt, dass der Kanton eine permanente Verletzung dieser Bestimmungen in Kauf genommen hat. Im Gegenzug mussten diverse Unterbaselbieter Gemeinden ihre Ortsbusangebote selber finanzieren. Dies ist

eine Möglichkeit, die den Gemeinden im Homburgertal ebenfalls offen steht.

Sollte das Referendum erfolgreich sein, bedeutet dies, dass für die Zeit nach 2019 ein neuer GLA erarbeitet werden muss. Die Rahmenbedingungen werden sich nicht in die positive Richtung verbessern, weshalb nicht mit einer besseren Lösung gerechnet werden kann. Nur um die Bahn zu erhalten, wird man wohl kaum auf das Busangebot verzichten können. Sollte der Deckungsgrad unter 20 Prozent fallen – und danach sieht es heute aus – wird der Bund keine Beiträge mehr leisten. Dann kostet die S9 den Kanton zwei Millionen Franken pro Jahr. Das können und wollen wir nicht akzeptieren. Im Sinne der Verbesserung des öV Angebots – auch im Homburgertal – ein Ja zum 8. GLA.

CONTRA

Nein gilt einzig der Stilllegung der S9

Wenn man den Befürwortern des 8. Generellen Leistungsauftrages für den öffentlichen Verkehr (GLA) glauben schenkt, dann unterstellen sie uns, dass wir den ganzen 8. GLA infrage stellen und wichtige Errungenschaften für den öV für die Jahre 2018 bis 2021 aufs Spiel setzen. Diese Behauptung stimmt so nicht. Als Mitglied der landrätlichen Bau- und Planungskommission weiss ich genau, um was



VON SUSANNE STRUB

SVP-Landrätin Häfelfingen

es hier geht. Einige haben sich schon in der Kommissionsberatung dafür eingesetzt, dass die S9 zwischen Sissach und Olten aus der Vorlage herausgelöst und separat behandelt wird. Das Läuferfingerli fährt so oder so bis Ende 2019. Die Strecke wird auch in Zukunft unterhalten und dient weiterhin als wichtige Ausweichstrecke des Basistunnels. Leider hatte mein Antrag vom Herauslösen der S9 im Landrat keinen Erfolg.

Der Landrat hat sich für die Stilllegung und gegen die Herauslösung aus dem 8. GLA entschieden. Das schon damals angekündigte Referendum wurde ergriffen, weil das die einzige und letzte Chance war, die S9 zu retten. Das Referendum betrifft die Ziffern 2.7 c. und 2.7 d. des Landratsbeschlusses vom 23. März 2017. Diese zwei Ziffern bestimmen, wie der öV im Baselbiet in den Jahren 2020 und 2021 aussehen soll. Der öV 2018/2019 ist unbestritten und von der Abstimmung nicht betroffen. Dem Referendumskomitee geht es nicht darum, dass in anderen Regionen die 840 000 Franken im öV gespart werden oder dass das Homburgertal mit Bus und Zug doppelt bedient werden soll. Zug und Bus sollen sich sinnvoll ergänzen. Wir lehnen den Busersatz zu den Stosszeiten an Stelle des Läuferfingerlis ab, sind aber am Abend für Streichungen von Zugkursen offen.

Verlässliche Zahlen zu den Kosten der Umstellung kennen wir nicht. Das Zahlenkarussell dreht und wir kaufen die Katze im Sack! Das Läuferfingerli ist in Richtung Olten eine schnelle, verlässliche und umweltfreundliche Lebensader. Insbesondere setzt der Busbetrieb die Pünktlichkeit der Fahrgäste aufs Spiel. Nebst ohnehin längerer Reisezeit über den Hauenstein werden sie zu den Stosszeiten im Stau vor Sissach und Olten stehen.

Unter dem ehemaligen SVP-Regierungsrat Jörg Krähenbühl wurden alle Bahnhöfe der S9 für Millionen behindertengerecht und familienfreundlich ausgebaut. Was bei der Bahn schon besteht, muss bei den Bushaltestellen noch gebaut werden. Die Planungsregion Nordwestschweiz hat dem Bundesamt für Verkehr eine direkte S-Bahn-Verbindung Olten-Läuferfingen-Sissach-Liestal-Basel zur Prüfung eingereicht. Nun parallel dazu die Bahnlinie S9 auf Busbetrieb umzustellen, wäre ein grosser Fehler. Mit einem Nein am 26. November senden wir ein starkes Zeichen für unsere Region nach Bern und schaffen Zeit, damit die Bau- und Umweltdirektion alle Optionen für das Läuferfingerli ernsthaft prüfen kann. Zusammen mit dem Kanton Solothurn geben wir der historischen Bahnstrecke eine echte Chance und locken viele Touristen und Wanderlustige aus der ganzen Schweiz mit der S9 ins sonnige Baselbiet.

PRO

Ja, es tut weh, aber trotzdem...

Als Grünliberaler bin ich sicher über den Verdacht erhaben, ein öV-Abbauer zu sein. Im Gegenteil: Wenn immer sich ein Bedarf abzeichnet, setzen wir uns aus Überzeugung für die Optimierung und den Ausbau des öV ein. Wir wollen einen starken, gut funktionierenden öV, der unserem Kanton die notwendige Mobilität bringt. Eine neue Linie darf in den ersten Jahren schlecht frequentiert sein. Aber für die Weiterführung muss die Auslastung stetig zunehmen – sonst fehlt der Bedarf. Im Leistungsauftrag sind entsprechend Grenzwerte festgelegt: Ist der Deckungsgrad grösser als 30 Prozent, kann man über einen Ausbau diskutieren, ist er kleiner als 25 Prozent, dann muss ein Abbau in Betracht gezogen werden.

Insbesondere Linien mit stetig abnehmendem Deckungsgrad – wie eben die S9 im Homburgertal – werden zu einer grossen Last und gefährden die Finanzierung des ganzen öV. Natürlich tut es weh, eine alte, traditionsreiche Bahn stillzulegen, die Züge nicht mehr über die alten Viadukte und durch die alten Tunneln rollen zu lassen. Aber wenn man mit der Hälfte des Geldes eine bessere Erschliessung der Siedlungen im Tal erreichen kann, muss man sich irgendwann der Vernunft beugen. Der 8. Generelle Leistungsauftrag für den öffentlichen Verkehr ist eigentlich eine Sparvorlage – und bringt trotzdem einen Ausbau des öV. Unsere Mittel sind beschränkt, wir haben nicht mehr Geld für den öV als für den optimierten Betrieb notwendig. Aber ehrlich



VON DANIEL ALTERMATT

GLP-Landrat Münchenstein

gesagt: Es braucht auch nicht mehr Geld, denn der Bedarf kann so gut abgedeckt und das Angebot stellenweise sogar erweitert werden.

Als Münchensteiner weiss ich auch um die Konsequenzen, wenn eine unrentable Linie aus dem kantonalen Leistungsauftrag fliegt. Meinen Mitbürgern war der Bus 58 aber so wichtig, dass wir uns diesen Bus nun als Ortsbus leisten. Er kostet uns etwa halb so viel wie die Differenz zwischen ausgebautem Bus- und eingestelltem Bahnbetrieb zwischen Sissach und Olten. Die Talschaft hätte es also durchaus in der Hand, das «Läuferfingerli» zu bestimmten Zeiten auf eigene Rechnung weiterfahren zu lassen, zum Beispiel nur zu Stosszeiten. Was aber nicht geht, ist, die Augen vor der Realität zu verschliessen und die hohen Defizite der S9 auf den Kanton abzuwälzen. Denn das fehlende Geld müsste dann durch einen Abbau bei besser genutzten Linien in anderen Regionen kompensiert werden. So viel Solidarität über das Tal hinaus muss auch sein.



Haben Sie sich noch nicht entschieden? Fakten und Argumente finden Sie unter azm.li/laefelfingerli

CONTRA

Den Kanton zusammenhalten

Was die Schweiz stark macht, ist die Fähigkeit, starke Wirtschaftsregionen und Randregionen zusammenzuhalten und den fairen Ausgleich zwischen den Regionen immer wieder politisch zu festigen. Das Gleiche gilt für unseren Kanton Baselstadt. Doch leider will das unsere aktuelle Regierung und die Landratsmehrheit nicht mehr so. Sie schneiden mit dem neuen Leistungsauftrag für den öffentlichen Verkehr eine Region von der S-Bahn ab. Das ist staats- und verkehrspolitisch falsch. In einem öV-Leistungsauftrag geht es immer um den Ausgleich. Dabei ist es keine Kunst, zukunftsfähigen öffentlichen Verkehr nur dort zu betreiben, wo der Kostendeckungsgrad hoch ist und sich die wirtschaftlichen Zentren befinden. Die politische Sorgfalt verlangt aber, dass man Randregionen nicht abschneidet und auch nicht so tut, als ob man ihnen einen besseren Service anbieten würde. Wenn mit einem neuen Leistungsauftrag die Reisezeiten zu den Wirtschaftszentren Basel, Zürich oder Bern verlängert werden, dann ist das schlechte öV-Politik.

Genau das aber will der neue öV-Leistungsauftrag für das Homburgertal. Demgegenüber schafft man einen attraktiven öV nur durch Taktfahrpläne und schnelle Reisezeiten. Das weiss sogar die Basellbieter Regierung: Die schnellste Verbindung ist auch im Homburgertal eine gute und effiziente S9, also die Bahnlinie. Da kann das Geschwätz vom besseren Kosten-Nutzen-Verhältnis eines Bussystems nicht be-



VON ERIC NUSSBAUMER

SP-Nationalrat Liestal

stehen. Bestehen kann vielleicht die Lokalbus-Lösung für eine massgeschneiderte Feinverteilung und Vor-Ort-Verbindung zwischen einzelnen Dörfern. Wer aber ernsthaft das Homburgertal an das schnelle Bahnnetz in Olten und Sissach anbinden will, darf das «Läuferfingerli» niemals stilllegen.

Die Abbau- und Streichlogik trifft immer Randregionen. Was beim öffentlichen Verkehr falsch ist, gilt auch bei den Poststellen oder bei Bildungsinstitutionen. Vereinfachend wird von der Unwirtschaftlichkeit gesprochen, vom schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnis. Den Menschen in den Randregionen wird mit dieser «Logik der Ökonomie» ein Lebensstil aufgezwungen, der in den Zentren niemals eine Mehrheit finden würde. Ich nutze das Läuferfingerli höchst selten. Aber ich bin weit davon entfernt, dem Homburgertal die schnelle Bahnverbindung in die Zentren wegnehmen zu wollen. Ich will den kantonalen Ausgleich. Darum empfehle ich ein Nein zum öV-Leistungsauftrag. Weil das kantonale Gemeinwesen nur funktioniert, wenn ein fairer Ausgleich zwischen den Regionen gelebt wird. Und weil es verkehrspolitisch falsch ist, eine schnelle Bahnverbindung sterben zu lassen.