

8. Genereller Leistungsauftrag öffentlicher Verkehr

# Besser und günstiger ohne die S9

Von Hanspeter Weibel

Wenn man den Gegnern des 8. Generellen Leistungsauftrags für den öffentlichen Verkehr (GLA) Glauben schenken darf, dann droht im Homburgertal ein brutaler Leistungsabbau im öffentlichen Verkehr. Die Stilllegung des sogenannten «Läufelfingerlis», wie die S9 auch liebevoll genannt wird, mobilisiert die Gegner. Es werden alle Register gezogen, das Läufelfingerli wird als überlebenswichtiges Verkehrsmittel verteidigt, eine Landsgemeinde wurde einberufen. Aber hält diese Einschätzung einem einfachen Faktencheck auch 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 Läufelfingerli, 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 heute als Selbstverständlichkeit. Dass aber auch in diesem Kanton Steuergelder optimiert und nach dem Prinzip von Aufwand und Nutzen eingesetzt werden müssen, ist bei der Regierung angekommen. So sieht denn der 8. GLA einen Ausbau – und mitnichten einen Abbau – des ÖV im Homburgertal vor. Allerdings ist dies nur dank einer

Umstellung des Bahnbetriebs auf Busbetrieb möglich und der S9 droht ab 2020 eine Stilllegung, denn ihr Betrieb ist verglichen mit einem Busbetrieb extrem teuer.

Es ist wichtig, dass wir in allen Regionen – entsprechend der Nachfrage – ein attraktives ÖV-Angebot haben und dieses auch bewahren. Wo die Nachfrage nicht mehr stimmt, gilt es zu optimieren oder alternative Lösungen zu finden.

## Die Aufhebung der Linie S9 im Homburgertal ist unerfreulich, aber leider unumgänglich.

Wenn die Gegner des 8. GLA von einem Abbau des ÖV-Angebots im Homburgertal reden, dann trifft dies nicht beziehungsweise nur für eine bestimmte, kleine Zielgruppe zu. Über 90 Prozent der heutigen Nutzer profitieren von einer Fahrplanverdichtung, einer Verbesserung des Angebots. Schaut man sich das Ganze noch unter dem Aspekt an, dass die Anschlüsse in Olten optimiert werden und es darum geht, die Tür-zu-Tür-Betrachtung für die Wegzeit anzustellen, dann wird sich zeigen, dass insgesamt gar keine oder nur eine minime Verschlechterung für eine kleine Minderheit – im Durchschnitt 170 Personen pro Tag zwischen

Läufelfingen und Trimbach oder 7 Personen pro Zugpaar) – resultiert.

Die Aufhebung der Linie S9 im Homburgertal ist unerfreulich, aber leider unumgänglich. Seit mehr als zehn Jahren droht dem Läufelfingerli das Aus. Im Jahr 2005 hat man zwar zur Attraktivitätssteigerung für viel Geld alle Bahnhöfe im Homburgertal umgebaut. Leider hat es aber nicht dazu geführt, dass mehr Leute auf den Zug umgestiegen sind – im Gegenteil. Übrigens wurde während dem Umbau der Bahnhöfe die Bahn während Monaten stillgelegt und das wurde problemlos akzeptiert.

Seit 2010 sind die Einsteigerzahlen der S9 um zwölf Prozent zurückgegangen – obwohl es im Tal eine Bevölkerungszunahme gab. Das ist ernüchternd. Im gleichen Zeitraum verzeichnet die parallel verlaufende Buslinie 108 eine Fahrgast-Zunahme von 32 Prozent. Das sind Fakten!

Darum macht es Sinn, mit einer Taktverdichtung das Angebot der Buslinien im Tal auszubauen und den weniger beliebten und kostenintensiven Zug – so schade, wie es ist – einzustellen. Dadurch können pro Jahr 84000 Franken gespart werden und doch deutliche Verbesserungen des gesamten ÖV-Angebots im Homburgertal eingeführt werden.

Ein Ja zum 8. GLA ergibt sich nicht zuletzt aus der Tatsache, dass gesetzliche Bestimmungen eine Subventio-

nierung von Linien mit einem Kostendeckungsgrad unter 20 Prozent ausschliessen, einem Wert, den die S9 mittlerweile erreicht hat. Und der Trend geht zurzeit weiter in Richtung Verschlechterung dieses Werts.

Das Problem der S9 ist nicht neu, es besteht seit 20 Jahren und trotz diverser Attraktivitätssteigerungen und Investitionen haben die Nutzer mit den Füßen abgestimmt und die Fahrgastzahlen zeigen: Der Bus ist attraktiver im Vergleich zur S9.

Sollte das Referendum erfolgreich sein, bedeutet dies, dass für die Zeit nach 2019 ein neuer GLA erarbeitet werden muss. Die Rahmenbedingungen werden sich aus heutiger Sicht nicht in die positive Richtung verbessern, weshalb nicht mit einer besseren Lösung gerechnet werden kann. Und nur um die Bahn zu erhalten, wird man wohl kaum auf das Busangebot verzichten können. Sollte der Deckungsgrad unter 20 Prozent fallen, und so sieht es heute aus, wird der Bund keine Beiträge mehr leisten. Dann kostet die S9 den Kanton zwei Millionen Franken. Das können und wollen wir nicht akzeptieren.

Im Sinne der Verbesserung des ÖV-Angebotes, auch im Homburgertal, ein Ja zum 8. Generellen Leistungsauftrag.

Hanspeter Weibel, Bottmingen, ist Landrat der SVP.

## Da war mal was

### Ein Hoch dem Raucherabteil

Von Thomas Gubler



Man will die Raucher nicht mehr. Wie seinerzeit die Indianer in Nordamerika wird die Rasse der Raucherinnen und Raucher systematisch zurückgedrängt.

Irgendwann droht auch ihr der Gang ins Reservat; denn von Jahr zu Jahr wird ihr Territorium kleiner. Im kommenden Jahr sollen als Pilotprojekt die Bahnhöfe Basel, Nyon und Stadelhofen rauchfrei werden. Und man kann Werten darauf abschliessen, dass die gemachten Erfahrung derart positiv sein werden, dass anschliessend den anderen Bahnhöfen ein ähnliches Schicksal blüht. Dies, obschon die SBB noch vor zwei Jahren erklärt hatten, rauchfreie Perrons seien kein Thema.

Salamitaktik nennt sich das. Denn wir erinnern uns: Einst, im letzten Jahrhundert, da verkehrten Raucher- und Nichtraucherabteile gleichberechtigt auf derselben Schiene. In den Raucherabteilen stank es – wie könnte es auch anders – nach Rauch; in den Nichtraucherabteilen stank es auch, aber undefinierbar. Dennoch sollen sich Letztere einer stetigen Nachfrage erfreut haben. Ein Verdrängungsprozess setzte ein. Und vor zwölf Jahren, im Dezember 2005, war dann Ende Feuer in den Zügen. Angeblich sollen die Raucherabteile nur noch zu 25 Prozent belegt gewesen sein.

Dies wiederum hatte zur Folge, dass seither der richtige Raucher bei der Einfahrt des Zuges noch schnell zwei, drei Mal inhaliert und dann die Kippe austritt. Im Verlauf eines oder mehrerer Tage kommt da ganz schön etwas zusammen zwischen Perron und Schiene. Schön anzusehen ist das nicht, sodass fast ein bisschen Verständnis aufkommt für die geplante Ausweitung des Rauchverbots.

Doch ob dafür oder dagegen, zwei Fragen wirft das Rauchverbot im Bahnhof auf jeden Fall auf: Wer nämlich soll das Verbot kontrollieren und durchsetzen? Rückt etwa eine Raucherpolizei aus, wenn in der Bahnhofhalle abends um halb sechs die Meldung eingeht, auf dem Perron der Geleise 16 und 17 – da wo die wartenden Pendler am dichtesten stehen – habe eben jemand eine Zigarette angezündet? Und sind die SBB auf den Fall vorbereitet, wenn sich die Kippen nicht mehr neben den Geleisen, sondern beim Bahnhofoeingang anhäufen? Welch eine Visitenkarte! Denn obschon der Zigarettenkonsum in den vergangenen 20 Jahren spürbar zurückgegangen ist, liegt er immer noch bei rund 1400 Stück pro Jahr und Person über 15 Jahre. Genug jedenfalls, um die Bahnhofoeingänge zu versauen.

Das Problem liesse sich elegant lösen, wenn das gute alte Raucherabteil wieder eingeführt würde. Eines pro Zug reicht. Und man könnte es ja etwas zeitgemässer Fumoir oder Fumoir-Abteil nennen. thomas.gubler@baz.ch

# Enges Rennen um die Gunst der Stimmbürger

Liestaler Quartierplan «Bahnhofcorso» ist für die einen Fortschritt, für die anderen Absturz

Von Daniel Aenishänslin

**Liestal.** Es stehen sich zwei Lager gegenüber, die um jede Stimme mit Nachdruck buhlen. Und es dürfte eng ausgehen. Ganz eng. In einer Konsultativabstimmung an der Podiumsveranstaltung vom Montag lagen die Befürworter um Haaresbreite vorne. Am 26. November gehen die Liestaler tatsächlich an die Urne.

Die *Basellandschaftliche Zeitung* mit Gastgeber Bojan Stula lud in den Konzertsaal des Kulturhotels Guggenheim. Streitpunkt: der Quartierplan «Bahnhofcorso», der seinen Gegnern vor allem wegen des geplanten Hochhauses ein Dorn im Auge ist. Aber nicht nur. «Es entsteht ein zweites Zentrum, welches das Stedtli konkurrenziert», monierte alt Stadtrat Heiner Karrer. Das sei gegen die Interessen der Detailhändler im Stedtli. Mitstreiter Raoul Rosenmund hätte gerne im Quartierplan verbindlich definiert, wie viel der entstehenden Fläche als Verkaufsläden genutzt werden dürften. «Sonst entwickelt sich dieses zweite Zentrum in gewaltiger Weise.»

Michael Bischof, Vizepräsident von KMU Liestal, konterte, das Bücheli Center beweise, dass bloss Angst geschürt werde. Mit seinen 10000 Quadratmetern Verkaufsfläche und einer Frequenz von 750000 Kunden jährlich



**Turm des Anstosses.** Am Hochhaus, das der Quartierplan am Bahnhof Liestal ermöglichen würde, scheiden sich die Geister. Visualisierung

habe es keinen negativen Einfluss auf die Geschäfte in der Rathausstrasse. Die «Gruppe für ein starkes Liestal» beharrte darauf, es handle sich lediglich um 5000 Quadratmeter Verkaufsfläche – was natürlich nie dieselbe Wirkung erziele. Deshalb hier die Auflösung: Manor gibt auf Nachfrage der *BaZ* an, sie selbst nutze als Hauptmieter 4860 Quadratmeter der insgesamt 9300.

Einig waren sich Befürworter und Gegner darin, dass es einen neuen Bahnhof brauche. Stadtpräsident Lukas

Ott bemängelte, «man findet in kaum einem Banlieue einen so erlebten Bahnhof wie in Liestal». Der rigorose Schutzgedanke dürfe von der historischen Altstadt nicht auf die übrigen Areale übertragen werden. Liestal biete sich eine grosse Chance.

#### 57-Meter-Hochhaus

Im Quartierplan enthalten sind ein lang gezogenes, viergeschossiges Bahnhofsgebäude, ein sechsgeschossiges, 25 Meter hohes Bürogebäude sowie der bis

zu 57 Meter hohe Turm. Damit bleibe Liestal attraktiv, was wichtig sei, um den Schnellzug-Halt zu sichern. «Eine wichtige Entscheidung für das Mobilitätsverhalten.»

340 Millionen sollen die SBB investieren, deren 2,5 die Stadt Liestal, sagte Ott. Michael Bischof sprach von 500 neuen Arbeitsplätzen. Allein Raoul Rosenmund mochte den guten Ausblick nicht trauen. In seinen Augen profitierten vor allem die SBB vom Quartierplan. Ihm sei zugetragen worden, diese machten «unglaublichen Druck». Lukas Ott erwiderte, das sei gar nicht möglich. In der elfköpfigen Jury, die den «Bahnhofcorso» beurteilte, sässen lediglich drei SBB-Leute.

Einwohnerat Hans Rudolf Schafroth warf den Gegnern vor, den Einwohnerat zu diskreditieren, der sich mit 35 Ja-Stimmen und zwei Enthaltungen für den «Bahnhofcorso» ausgesprochen hatte. «Das ist es gerade, was die direkte Demokratie ausmacht», wehrte sich Heiner Karrer. Vergessen ging, dass derselbe Einwohnerat denselben Quartierplan dem Behördenreferendum unterstellte und somit an die Urne brachte. Dafür stimmten 36 Mitglieder. Fortschritt sei gut, schloss Karrer mit einer bitteren Pointe. Man müsse aber beachten, was vor einem liege. «Wenn es ein Abgrund ist, ist Fortschritt keine gute Sache.»

# Kunststoffsammlung ist Binningern nicht ökologisch genug

Einwohnerat schickt grünes Anliegen trotz CVP-Unterstützung bachab

Von Rolf Zenklusen

**Binningen.** In Binningen gibt es vorerst keine Sammlung für Kunststoff und Plastik. Mit 18 zu 16 Stimmen hat der Einwohnerat ein entsprechendes Postulat von Karin Glaser (Grüne) abgeschrieben. Für die Abschreibung stimmten FDP und SVP, während Grüne, SP und CVP den Vorstoss stehen lassen wollten. Der Entscheid war im Sinne von Gemeinderätin Caroline Rietschi (SP): «Zum heutigen Zeitpunkt sieht der Gemeinderat zu wenig ökologischen Nutzen im Vergleich zum Aufwand.» Dies zeige eine breit angelegte Studie von Bund, Kantonen und Verbänden.

Marc Merian (FDP) stützte sich auf dieselbe Studie und fügte hinzu, Binninger Abfall werde in Basel verbrannt, in der energieeffizientesten Kehricht-

verbrennungsanlage der Schweiz. Umso weniger lohne sich das Recycling von nicht sortenreinem Kunststoff. Beatrix Bürgin (SVP) äusserte sogar die Angst, der Abfallsack könnte teurer werden, wenn Plastik gesammelt und dadurch weniger Gebührensäcke gekauft würden.

Gabriela Vetsch (SP) verwies auf die guten Erfahrungen aus Allschwil, wo es bereits eine Plastiksammlung gibt. «Würde man mit Allschwil zusammenarbeiten, könnte man die Ökobilanz steigern.» Mit 73 Rappen für 75 Liter finanziere sich die Plastiksammlung selbst; der Abfallsack werde also nicht teurer, sagte Rahel Bänziger Keel, Fraktionspräsidentin der Grünen. Das System habe sich in Allschwil bewährt, dort würden 40 Prozent der Haushalte mitmachen. Selbst Fachleute würden die erwähnte Studie anzweifeln, fuhr

Bänziger fort. «Das Postulat ist bewusst sehr offen formuliert, der Gemeinderat ist frei, welche Variante er prüfen will.» Genau dies sei für ihre Partei – die CVP – der Grund, das Postulat stehen zu lassen, sagte Patricia Bräutigam.

#### Flickenteppich vereinheitlichen

Für die Erarbeitung eines Teilzonenplans im Ortszentrum hat der Einwohnerat 270000 Franken bewilligt. Damit soll der aktuelle Flickenteppich aus Regelungen, Quartierplänen und kleinen Teilzonenplänen so weit wie möglich vereinheitlicht werden, wie der Gemeinderat erklärte. CVP, SVP und FDP waren damit einverstanden und wollten den Kredit ohne lange Diskussion genehmigen.

SP und Grüne scheiterten mit ihrem Antrag, die Vorlage zuerst von der Bau- und Planungskommission beraten zu

lassen. «Wir haben zu wenige Informationen, um so viel Geld zu bewilligen», erklärte Beatrice Büschlen (Grüne). Die SP sei für Grünräume und Ortsbildschutz und wolle nicht, dass eine Hochhaus-Euphorie ausbreche, sagte Philippe Spitz. «Die Politik muss gestalten und inhaltliche Vorgaben mitgeben können.»

Vor der Ratssitzung wurde über den Schulcampus im Dorfkern informiert. Die Jury hat sich für das Projekt «Enno» von Weyell Zipse Architekten und Hörner Architekten aus Basel entschieden. Der Neubau zwischen den bestehenden Schulhäusern Margarethen und Pestalozzi soll dreistöckig werden, im Erdgeschoss sind die Kindergärten untergebracht. Die Turnhallen werden unterirdisch gebaut. Unter dem Boden ist eine Betonkonstruktion vorgesehen, über dem Boden ein ökologischer Holzbau.

## Nachrichten

### Kanton schafft Übersicht auf seiner Website

**Liestal.** Wer Geschäfte des Landrats auf der Homepage des Kantons sucht, soll künftig rascher ans Ziel kommen. Wie die Landeskanzlei mitteilt, werden die Parlamentsgeschäfte mit einer neuen Software administriert, was die Darstellung und Suche vereinfacht.

### Ärger über auswärtige Langzeitparkierer

**Allschwil.** Mit der flächendeckenden Blauen Zone in Basel ist der Druck auf Allschwiler Parkplätze gestiegen. Die SP beantragt nun Anpassungen des Parkraumreglements: Parkplätze sollen vermehrt – möglichst günstig – für die Anwohner sowie Kunden von Verkaufs- und Dienstleistungsbetrieben zur Verfügung stehen.