



Bau- und Umweltschutzdirektion BL
Herr Regierungsrat Isaac Reber
Vorsteher
Rheinstrasse 29
4410 Liestal

Liestal, 9. September 2020

Versand per E-Mail an oeffentlicherverkehr@bl.ch

Vernehmlassung zum Entwurf des 9. Generellen Leistungsauftrags im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2022-2025

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Reber
Sehr geehrte Frau Juhasz
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Vernehmlassung zum oben genannten Entwurf. Gerne nehmen wir hiermit wie folgt Stellung.

Grundsätzlich begrüsst die FDP Baselland die Stossrichtung der Vorlage und die Verbindung von Wirtschaftlichkeit und Erschliessungsqualität sowie die öV-Ziele der Regierung. Allerdings ist die FDP der Meinung, dass das Angebot jeweils dann angepasst werden soll, wenn ein konkretes Bedürfnis vorliegt (dies gilt auch beim Nachtnetz). Die verkehrstechnische Erschliessung von Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung (welche im kantonalen Richtplan explizit als solche aufgelistet sind), soll hingegen separat betrachtet und grundlegend geregelt werden. Die Attraktivität des Kantons Baselland als Wirtschaftsstandort hängt massgeblich von Transportkapazitäten von Personen und Gütern von und zu wichtigen Gebieten mit hoher Konzentration von Arbeitsplätzen ab – und zwar MIV und ÖV gleichermaßen. In welchem Mass der Kanton mit der ÖV-Erschliessung bei diesen Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung sogar in Vorleistung gehen soll, muss ebenfalls beantwortet werden.

Die aufliegende Vorlage wurde in der Zeit vor COVID-19 ausgearbeitet und deshalb stellt sich die Frage, ob die «Planungsgrössen» sowie Zeitachsen richtig bewertet werden können. Der Boom von E-Bikes und normalen Velos sowie weiteren alternativen Verkehrsmöglichkeiten (wie z.B. Trottinett, Car-Sharing etc.) macht den Individualverkehr wieder attraktiver und diese Effekte müssen miteingerechnet werden. Fraglich ist deshalb, wie sich dies auf die öV-Zahlen der nächsten Jahre auswirken wird. Die FDP ist klar der Meinung, dass mit den neuen, alternativen Verkehrsmitteln wie e-Bikes, e-Trottinetts etc. die öV Nutzung zunehmend wetterabhängig wird. Wurde diese Nutzung bereits festgestellt? Wie haben sich die Nutzerzahlen im Sommer im Vergleich zum Winter verhalten?

Wir begrüssen, dass der Kanton die kombinierte Mobilität fördern will, denn eine Schwachstelle des öV im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr ist die Geschwindigkeit von Tür zu Tür.

Gerade in den städtischen Gebieten ist der öV zu langsam. Hier kann die kombinierte Mobilität Verbesserungen bringen. Die Attraktivität einer öV-Verbindung sinkt zudem, je öfters das Verkehrsmittel an Stationen anhalten und der oder die NutzerIn umsteigen muss. Schnelle und direkte Verbindungen sollen vor allem die Agglomerationsschwerpunkte miteinander und mit Arbeitsgebieten verbinden. Die geplante Erschliessung vom Bachgraben zum Basel Bahnhof SBB, via Bahnhof St. Johann, ist deshalb sehr zu begrüssen. Aber beispielsweise eine direkte und schnelle Erschliessung zwischen Reinach und Muttenz ist nicht vorhanden.

Der Kostendeckungsgrad und somit die Wirtschaftlichkeit des öV ist für die Gestaltung des öV-Angebots im Baselbiet von grosser Bedeutung. Bereits im Postulat vom 23. März 2017 der FDP «öV 2.0: Kostendeckungsgrad öV steigern und festschreiben» forderten wir, den Kostendeckungsgrad zu erhöhen. Wir begrüssen daher die Steigerung der Attraktivität des öVs mit dem Hintergrund, dass damit auch der Kostendeckungsgrad erhöht werden kann.

Deshalb soll das neue Angebot, vor allem auch bezüglich möglicher Auswirkungen von COVID-19 sowie des erstarkten Individualverkehrs nicht unisono ab 2022 umgesetzt werden, sondern der Regierungsrat soll nochmals prüfen, wann die Einführung jedes neuen Angebots wirklich der jeweiligen Nachfrage entspricht. Insbesondere sollte der geplante Angebotsausbau terminlich genau auf die Fertigstellung von Projekten und Fahrplananpassungen/-verdichtungen anderer Verkehrsmittel ausgerichtet werden.

Gerne gehen wir im Folgenden auf weitere einzelne Punkte ein:

Strategische Verankerung

Wir begrüssen die Strategie, dass ein umweltverträglicher Zubringerverkehr zum EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg durch eine Verlängerung der Bahn erfolgen soll.

Wir begrüssen den Umstieg von Diesel- auf Elektrobusse, dennoch soll sich der Kanton nicht nur auf die E-Mobilität konzentrieren. Stattdessen sollen künftig weitere alternative Verkehrsmittel und Antriebe (wie beispielsweise selbstfahrende Busse, Wasserstoff-Mobilität etc.) unterstützt und geprüft werden und somit Technologie-Vielfalt angestrebt werden.

Zu 7.1.1. Optimierung im Raum Pratteln:

Die vorgelegte Optimierung ist sehr zu begrüssen, da diese vor allem auch zur Wirtschaftsförderung beiträgt.

Es stellt sich jedoch die Frage, ob die aufgezeigte Dichte und Kadenz bereits 2022 von Nöten ist und der effektiven Nachfrage entspricht. Die FDP ist, wie oben bereits dargelegt, der Meinung, dass zuerst eine gesicherte Nachfrage vorhanden sein muss, bevor das Angebot erweitert wird. Dies gilt vor allem für den Bahn-/Tramverkehr, der einen Schienenausbau braucht (Berücksichtigung der Planungs- und Projektierungszeit bei Bauprojekten). Der Vorlage liegt ein «Plan-Schema» vor, die effektive Nachfrage kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht eruiert werden.

Die Aufteilung der Linie 83 soll erst 2025 vorgenommen werden, wenn der 15 Minuten Takt Basel-Liestal gewährleistet werden kann. Eine frühere Aufteilung hätte zur Folge, dass alle Reisenden, die über Basel fahren, eine schlechtere Verbindung haben.

Die sogenannten «Schülerkurse» der Linie 74 werden aus Kapazitätssicht aufgehoben. Zu volle Busse (mit Pendlern und Schülern gleichzeitig) verringern die Attraktivität einer Busverbindung und sind deshalb zu vermeiden, gleichzeitig ist aber die Einführung des 15 Minuten Takts in den ganzen HVZ überzogen. Deshalb sind wir der Meinung, dass, wenn es für Schüler Extrakurse braucht, diese punktuell auf die entsprechenden Blockstunden abgestimmt eingesetzt werden sollen.

Zu 7.1.2.Weiterentwicklung mittleres Ergolztal – Umsetzung 2. Etappe

Die FDP ist der Meinung, dass Teile der Anpassungen der Buslinien (die Verlängerung der Linie 76, Wendepplatz in Füllinsdorf etc.) erst ab Dezember 2025 erfolgen sollen, da erst dann der vier-Spur-Gleisusbau in Liestal in Betrieb genommen wird und der Angebotsausbau seine volle Wirkung entfalten kann. Die Kosten für die 2. und 3. Etappe erscheinen zudem im Verhältnis zum Nutzen zu gross.

Zu 7.1.3.Weiterentwicklung Birsstadt Nord

Auf dem Dreispitzareal, dem Polyfeld sowie in der Hagnau sind zwar mehrere Hochhäuser mit wohn- und besucherintensiven Dienstleistungsnutzungen sowie deren öV-Nachfrage geplant, doch eine effektive Nachfrage liegt auch hier noch nicht vor und kann folglich im jetzigen Zeitpunkt nicht konkretisiert werden. Vor allem im Bereich Wohn- und Gewerbebau soll ein neues Angebot erst mit dem effektiven Bedarf eingeführt werden.

Die öV-Erschliessung von Dreispitz, Schorenareal Arlesheim sowie Aesch Nord, allesamt Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung, fehlt unter der Weiterentwicklung von «Birsstadt Nord». Die Linie 63 soll via Aesch Nord bis hin zu Aesch Bahnhof verlängert, statt aufgehoben werden. Dies stärkt die Attraktivität der Linie und verbindet die wichtigen Arbeitsgebiete.

Zu 7.2. Erneuerung Rollmaterial

Die Ersatzbeschaffungen der Tramwagen für die Linie E11 und 17 sowie für die Fahrzeuge der Linie 19 werden ab 2024 CHF mit 9.2 Millionen pro Jahr aufgeführt. Wenn auch die Attraktivitätssteigerungen klar ersichtlich sind (Klimatisierte Wagen, mehr Platz in der WB), ist die Kostenfolge sehr hoch. Eine genauere Betrachtung der Kostenfolge bedarf unserer Meinung nach noch genaueren Ausführungen. Nicht aufgeführt ist, ob die auszurangierenden Fahrzeuge bereits abgeschrieben sind und ob die allenfalls längst abgeschlossenen Abschreibungen den Kostensprung erklären.

Zudem stellt sich die Frage, warum die 59 bestehenden Fahrzeuge auf den Linien E11 und 17 nur durch 25 neue Tramfahrzeuge ersetzt werden sollen oder können. Kommt es in den nächsten beiden GLA's zu weiteren Ersatzbeschaffungen ggf. auch auf anderen Linien mit ähnlichen Kostensprüngen? Hier sollte für eine zukünftige Entwicklung Transparenz geschaffen werden.

Zu den finanziellen Auswirkungen

Die vorliegende Vorlage will das Angebot des öV's erweitern, um die Attraktivität zu steigern. Jedoch werden nur geringfügig höhere Erträge erwartet. Wird das Budget so genutzt, sinkt der

Kostendeckungsgrad unweigerlich. Worin liegt somit der Nutzen im Ausbau, wenn nur geringe Mehrerträge erwartet werden? Die Folge ausbleibender Erträge aus dem Abo-/ Billetverkauf wäre wohl eine Erhöhung der Ticket- / U-Abo Preise, die sich damit bereits ankündigt und der Attraktivitätssteigerung entgegenwirken wird.


Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

FDP.Die Liberalen Baselland



Saskia Schenker
Präsidentin



Andreas Dürr
Fraktionspräsident

Ersteller: Fachkommission Bau- und Planung