

Liestal, 22.08.2024

Bau- und Umweltschutzdirektion
Abteilung öffentlicher Verkehr
Rheinstrasse 29
4410 Liestal

*Versand per E-Mail an
oeffentlicherverkehr@bl.ch*

Vernehmlassung betreffend 10. Genereller Leistungsauftrag – ÖV-Programm 2026-2028

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Reber
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zu der Vernehmlassung betreffend 10. Genereller Leistungsauftrag – ÖV-Programm 2026-2028 und nehmen zu dieser Vorlage gerne Stellung.

Die FDP ist überzeugt, dass eine leistungsfähige, attraktive und kosteneffiziente Verkehrsinfrastruktur die Grundlage für einen erfolgreichen Wirtschaftsstandort und einen hohen Wohnkomfort im Baselbiet darstellt. Der gut funktionierende ÖV ist dabei neben dem MIV ein zentrales Element dieser Verkehrsinfrastruktur. Die FDP Baselland begrüsst es daher, dass der Regierungsrat im vorgelegten 10. Generellen Leistungsauftrag (GLA) eine auf konkrete Ziele ausgerichtete ÖV-Planung vornimmt und insbesondere auch eine Analyse der Wirtschaftlichkeit und Auslastung der einzelnen Linien vorgenommen hat.

Das primäre Ziel der ÖV-Planung muss aus Sicht der FDP Baselland darin liegen, dass das Netz den Bedürfnissen der Bevölkerung entspricht. Die Bedürfnisse lassen sich am ehesten an den tatsächlichen Fahrgastzahlen ablesen, wobei die unterschiedlichen Anforderungen in ländlichen Gebieten mit eher tiefen Fahrgastzahlen wie aber auch die Bedürfnisse der stadtnahen Gebiete entsprechend berücksichtigt werden müssen. Den kontraproduktiven Einsatz von sog. Push-Faktoren im Sinne einer gezielten Behinderung und Schwächung der Attraktivität anderer Verkehrsmittel und insbesondere des MIV lehnt die FDP dagegen klar ab. Es soll das optimalste Verkehrsmittel gewählt werden können und nicht die Bevölkerung zur Nutzung eines schlechteren Angebots gezwungen werden.

Hinsichtlich des bestehenden Angebots teilt die FDP die Feststellung des Regierungsrates, dass die Nachfrage gemessen in Personenkilometern trotz des seit 2014 um rund 10% ausgebauten Angebots und der in der gleichen Zeit um rund 7% gewachsenen Bevölkerung rückläufig ist. Folge dessen hat sich auf vielen Strecken auch die Wirtschaftlichkeit und der Kostende-

ckungsgrad verschlechtert. Dies bedingt eine Analyse, worauf dieser Rückgang zurückzuführen ist und wie eine verbesserte Wirtschaftlichkeit der angebotenen Verbindungen erreicht werden kann.

Die Attraktivität des ÖV ist dabei unseres Erachtens neben dem Kostenaspekt wesentlich von schnellen und direkten Verbindungen mit wenigen Umsteigepunkten und Wartezeiten abhängig. Dabei dürften die zusätzlichen und teils verkürzten Reisezeiten im S-Bahn- und Schnellzugnetz sowie auf diese Verbindungen optimal abgestimmte Bus- und Tramlinien von grosser Bedeutung sein. Bei Letzteren ist aber auch zu beachten, dass statt Bus- und Tramfahrten auch vermehrt längere Strecken mit Fahrrädern, E-Bikes, Roller und E-Scooter zurückgelegt werden und dass somit vor allem im Sommer und bei schönem Wetter die Nachfrage und Auslastung dieser Verkehrsmittel tiefer bleiben dürfte. Kurz- und mittelfristig bedingt dieses geänderte Pendler-verhalten, dass an den wichtigen Bahnhöfen für diese Fahrzeuge inkl. PWs ausreichende Abstellmöglichkeiten vorhanden sein müssen, um so den Umstieg vom MIV zum ÖV zu erleichtern. Längerfristig könnte dieser Entwicklung mit flexiblerem Materialeinsatz je nach Wochentag, Jahreszeit oder unter Umständen gar wetterabhängig oder auch mit ganz neuen Verkehrsmodellen begegnet werden.

Hinsichtlich der Finanzierung des ÖV-Angebots fordert die FDP Baselland angesichts des strukturellen Defizits in den Kantonsfinanzen, dass über alle Strecken weiterhin mindestens ein Kostendeckungsanteil von 50% erreicht wird bzw. dieser nach Möglichkeit gesteigert wird. Dabei erscheint es wenig aussichtsreich, durch die Schaffung neuer Angebote eine erhöhte kostendeckende Nutzung zu erreichen, wenn die Nachfrage nicht oder noch nicht besteht. Dies zeigt sich auch daran, dass in der aufgelegten Vorlage für die neuen Angebote von einer Kostendeckung durch zusätzliche Nachfrage von nur 30% ausgegangen werden kann. Die entstehende Differenz muss letztlich durch höhere Beiträge des Kantons oder durch entsprechende Preiserhöhungen gedeckt werden, was einerseits mit Blick auf die Kantonsfinanzen und andererseits mit Blick auf die kostenabhängige Attraktivität des ÖV-Angebots beides nicht wünschenswert ist. Generell sollten daher neue Angebote nicht auf Vorrat, sondern nur dort geschaffen werden, wo auch eine entsprechend grosse Nachfrage besteht. Insbesondere ausserhalb des Grundangebots sollten neue Angebote dabei wenn immer möglich zu einer Steigerung des Kostendeckungsanteils führen und diesen nicht verschlechtern. Die bestehenden Linien mit tiefem Kostendeckungsgrad sind weiterhin zu prüfen und soweit der beobachtbare Trend zur tieferen Auslastung trotz der getroffenen Anpassungsmassnahmen weiterhin anhält, sind Optimierungsmassnahmen auf der Kostenseite vorzunehmen.

Entsprechend den vorstehenden Ausführungen verlangt die FDP, dass die mit dem 10. GLA geplanten neuen Angebote auf ihren künftigen Beitrag zur Beibehaltung oder Verbesserung des Kostendeckungsgrad überprüft werden und die Ergebnisse in der Landratsvorlage aufgezeigt werden. Zu ausgewählten Angebotsveränderungen können wir zum aktuellen Zeitpunkt folgendes festhalten:

- Die Verbesserungen im Fernverkehr mit der Einführung des IR56 und des zusätzlichen Halts des IR37 in Gelterkinden begrüssen wir explizit.

- Auch die Einführung des Viertelstundentaktes Basel-Liestal mit der S33 mitsamt Verlängerung einzelner Züge nach Sissach in den HVZ erachten wir als sinnvoll. Die Attraktivität dieser Verbindung ist aber von einem zeitlich optimal abgestimmten Busangebot in Liestal abhängig. Die Weiterführung gewisser Züge bis nach Sissach und mit Halt in Itingen ist angesichts des Wegfalls der bisherigen zusätzlichen Entlastungszüge und der fehlenden Busanbindung von Itingen zwingend und sollte längerfristig gesichert werden. Auch eine Weiterführung der Züge bis nach Gelterkinden sollte weiter geprüft werden.
- Die mit der Margarethenverbindung erreichte Reduktion der Reisezeit auf der Tramlinie 17 dürfte nach unserer Einschätzung für die Anbindung des Leimentals von grosser Bedeutung sein und damit einer bestehenden Nachfrage entsprechen. Die damit erreichte Steigerung der Attraktivität dieses Angebotes begrünnen wir grundsätzlich, wobei beim konkreten Projekt die negativen Auswirkungen auf den Strassenverkehr minimiert werden müssen.
- Beim neuen Buskonzept Birsstadt Süd ist für uns fraglich, ob alle neuen Angebote tatsächlich einer vorhandenen Nachfrage entsprechen. Es sollte hier und auch anderswo nur realisiert werden, was im Grundangebot erforderlich ist oder dank einer entsprechenden Nachfrage zu einem höheren Kostendeckungsanteil führt. Richtig erscheint uns, dass die Erschliessung Aesch Nord gemäss Postulat 2017/311 nicht über eine Anpassung der Buslinie 68 erfolgen soll, da mit der geänderten Linienführung der Zeitvorteil und damit die Attraktivität dieser Verbindung auf der Linie Ettingen-Aesch Bahnhof verloren gehen würde.

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

Mit freundlichen Grüssen

FDP.Die Liberalen Baselland



Ferdinand Pulver
Präsident



Andreas Dürr
Fraktionspräsident

Ersteller: Fachkommission Bau und Planung