

basel

## «Schadet dem ganzen öV-Netz»

Von Benjamin Wieland



Andreas Büttiker, die Bau- und Planungskommission des Landrats will bei Buslinien im Unterbaselbiet Kurse einsparen – dies als «Akt der Solidarität» mit dem oberen Kantonsteil. Was haben Sie gedacht, als Sie davon gehört haben?

*Andreas Büttiker:* Ich war konsterniert über diesen Vorschlag – vor allem über das Argument der Solidarität, das überhaupt nicht zutrifft.

Weshalb nicht? Das Oberbaselbiet hat bereits Kürzungen hinnehmen müssen. So wurden zum Beispiel per Fahrplanwechsel im Dezember die Wochenend-Verbindungen bei den Buslinien 91, 92 und 93 gestrichen. Und der Regierungsrat will die S9, das Läuferfingerli, von Bahn- auf Busbetrieb umstellen.

Achtung: Die Kommission hat beschlossen, dass die Abbaumassnahmen bei den Buslinien 91 bis 93 weitgehend wieder rückgängig gemacht werden sollen.

Beim Läufelfingerli wird die Umstellung für die betroffenen Gemeinden sogar mehr Verbindungen als bisher zur Folge haben. Dann darf man die Investitionen in den öV nicht ausser Acht lassen. Wir planen, die Waldenburgerbahn mit einer Viertelmilliarde Franken zu erneuern. Die SBB haben eine weitere halbe Milliarde für den Ausbau des Bahnhofs Liestal in Aussicht gestellt. Bei der S-Bahn ist zwischen Basel und Liestal ein Viertelstundentakt vorgesehen. Nun davon zu reden, dass der Obere Kantonsteil beim öV generell nur einen Abbau hinnehmen müsse, ist schlicht falsch.

Fakt ist aber auch: Busse in abgelegene Orte rentieren nicht, alleine schon der Topografie wegen. Neu ist, dass diese Verbindungen infrage gestellt werden.

Das ist so. Man muss aber unterscheiden: Der öV hat ganz andere Aufgaben je nach Gebiet: In ländlichen Regionen geht es um die Grundversorgung, also um die Erschliessung. In dicht besiedelten Regionen jedoch tragen wir auch zur Entlastung der Strasseninfrastruktur bei. Man darf nicht vergessen: Die grossen Unterbaselbieter Gemeinden sind Kleinstädte mit grossen Verkehrsproblemen. Nun einfach gut frequentierte Busse abzubauen, die zwischen diesen Gemeinden verkehren, ist kontraproduktiv und würde zu mehr Verkehr auf den Strassen führen.

Der Kanton bestellt das öV-Angebot. Ihr als BLT könntet doch einfach sagen: Wir liefern, was bestellt worden ist.

Wir verstehen uns nicht nur als ausführendes Organ, sondern denken mit und schlagen Lösungen vor. Wir liefern der Politik Grundlagen, damit sie tragfähige, seriöse Entscheide fällen kann. Wir akzeptieren aber deren Beschlüsse. Die Verbindungen in der Agglomeration sind nicht einfach nice to have – sie entsprechen dem Kundenbedürfnis: Auf den BLT-Buslinien rund um Basel ist die Zahl der Passagiere alleine in den letzten sechs Jahren um 1,6 Millionen gestiegen, das ist ein Plus von 28 Prozent. Der Zuwachs ist grösser als das Total der Buspassagiere auf all unseren ländlichen Linien. Kommt hinzu, dass es sich um ein austariertes System handelt: Bricht man Stücke heraus, schadet das dem gesamten öV-Netz. Nicht zuletzt sind die Busse Zubringer zu den Tramlinien.

Die Kommission hat auch die BLT angehört bei der Ausarbeitung der Landratsvorlage zum 8. Generellen Leistungsauftrag im Bereich öV. Kam der Abbau der Tangentiallinien nicht zur Sprache?

Nein. Dies ist ein weiterer Punkt, den wir kritisieren. Hier wurde über die Köpfe der Betroffenen, auch der Gemeinden, hinweg entschieden. Das befremdet mich. Wir sind jederzeit bereit, Sparmassnahmen mitzutragen – aber sie müssen Sinn ergeben. Man kann nicht einfach mit einem Federstrich Kurse abbauen und das mit angeblicher Solidarität begründen.

Im Kommissionsbericht ist davon die Rede, dass auf den Buslinien 47 und 60 bis 65 doppelt so viele Kurspaare verkehren wie vom Bund empfohlen. Deshalb könne man in schlecht frequentierten Zeiten maximal je fünf Paare einsparen.

Es handelt sich um eine Falsch-Interpretation. Das Bundesamt für Verkehr publiziert lediglich unverbindliche Richtwerte, welche aus Kapazitätsgründen angepasst werden können. Wir lassen mehr Kurse verkehren, weil die Nachfrage da ist. Sie soll das Angebot bestimmen, nicht umgekehrt.

Die Kommission beziffert die Einsparungen bei den Tangentiallinien auf 860000 Franken – ein hoher Betrag.

Dies können wir so nicht bestätigen. Erstens gehen Einnahmen verloren, wenn man Verbindungen abbaut. Zweitens ist der Fixkostenanteil relativ hoch, weil zum Beispiel Busse und Garage trotzdem vorhanden sind und weniger produktiv genutzt werden können. Um 10 Prozent der Kosten einzusparen, muss das Angebot um zirka 30 Prozent reduziert werden. Richtig sparen kann man nur, wenn eine ganze Linie gestrichen wird. Das geschah zuletzt per 2014 mit der Linie 58 zum Bruderholzspital – im Unterbaselbiet.