

Factsheet

Basel, 10. März 2017 fl

8. Genereller Leistungsauftrag ÖV

Betrifft: Traktandum 9 Landratssitzung vom 16. und 23. März 2017

Geschäft Nr. 2016-355: Berichte des Regierungsrates vom 15. November 2016 und der Bau- und Planungskommission vom 1. März 2017: Erteilung des 8. Generellen Leistungsauftrags im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2018-2021

Anliegen

Wir bitten Sie, geschätzte Landrätinnen und Landräte, dem Entwurf der Bau- und Planungskommission zuzustimmen und die darin enthaltenen Massnahmen zu beschliessen.

Hingegen bitten wir Sie, die Beschlusserweiterung durch die Bau- und Planungskommission unter Ziffer 2.6 b – den Angebotsabbau auf den Linien 47 sowie 60-65 – nicht zu unterstützen.

Angebotsreduktion im Unterbaselbiet ist nicht nachvollziehbar

ÖV-Leistungen im Unterbaselbiet auf den Buslinien 47 sowie 60 bis 65 aus Solidarität abzubauen, ist aus Sicht der Handelskammer beider Basel nicht nachvollziehbar. Beim Aus- oder Abbau des ÖV-Angebots ist der Deckungsgrad einer Linie entscheidend und nicht die Solidarität gegenüber anderen Kantonsteilen.

Umstellung S9 auf Busbetrieb wird unterstützt

Die S9 Sissach-Läufelfingen-Olten weist seit Jahren einen Kostendeckungsgrad von 20 Prozent auf und erfüllt somit die Minimalanforderungen von 25-30 Prozent nicht. Dass sich der Kostendeckungsgrad in den nächsten Jahren erhöht, ist unwahrscheinlich. Zudem wird im Homburgertal zusätzlich ein Busnetz betrieben, das dasselbe Einzugsgebiet wie die S9 abdeckt.

Die Umstellung der S9 auf einen Busbetrieb macht aus folgenden Gründen Sinn:

- Der Konkurrenzbetrieb zwischen der S9 und dem Busbetrieb im Homburgertal entfällt. Mit den Mitteln, die bisher in die S9 investiert wurden, kann der Busbetrieb umgestellt und allenfalls so ausgebaut werden, dass eine grosse Mehrheit des Homburgertals profitiert.
- Eine Umstellung der S9 auf Busbetrieb ist mit dem Kanton Solothurn abgestimmt.
- Der Bund beteiligt sich nur an ÖV-Linien, die einen Kostendeckungsgrad von mind. 20 Prozent aufweisen. Wird dieser Wert unterschritten, fallen die Beiträge des Bundes (38 Prozent der ungedeckten Kosten) weg. Somit drohen dem Kanton Basel-Landschaft grosse Mehrkosten, sollte der Deckungsgrad der S9 auch nur einen Prozentpunkt sinken.

Koordination Personen- und Güterverkehr ist nötig

Die Handelskammer fordert, dass der Kanton künftig die Trassennutzung durch den Güterverkehr mit dem Angebot des Regionalen Personenverkehrs koordiniert. Auf dem Schienennetz wird angesichts knapper Kapazitäten eine intelligente Abstimmung zwischen dem Personen- und dem stark wachsenden Güterverkehr an Bedeutung gewinnen. Die Handelskammer fordert deshalb, dass die Trassennutzung durch den Güterverkehr mit dem Angebot des Regionalen Personenverkehrs koordiniert und im Generellen Leistungsauftrag explizit erwähnt wird.

Programm auch für den Strassenverkehr

Nebst einem Programm für den ÖV fordert die Handelskammer analog ein Programm für den Strassenverkehr. Ein möglicher Name wäre ein „Strategisches Entwicklungsprogramm Hochleistungsstrassen“, wie es in der Interpellation 2015-158, Rolf Richterich betreffend „Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes in der Region Basel“ gefordert wird. Dieses soll sich am Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) sowie an der „Strategie Strasse – trinationale Netzstrategie“ orientieren. Es soll analog der Ausbauschritte des Bundes alle vier Jahre die Bedürfnisse für Ausbau, Betrieb und Unterhalt des Strassennetzes ausweisen.