

S9 – was es vor der Abschaffung bzw. Umstellung auf Bus zu bedenken gilt

1 WIRTSCHAFTLICHKEIT

- Eng betriebswirtschaftlich betrachtet, ist eine Buslinie immer billiger als eine Bahn. Ein politisch richtiger Entscheid berücksichtigt aber auch die volkswirtschaftlichen, ökologischen und regionalpolitischen Aspekte.
- Der Landrat entscheidet laut Vorlage über eine Einsparung von Fr. 935'000 jährlich. Diese einzig vorliegende Zahl ist für niemanden von uns überprüfbar. Es handelt sich um die Pauschalofferte der BLT. Der Kanton kann zur zugrunde liegenden Kalkulation keinerlei Aussagen machen.
- Wir wissen nichts über die Ausgestaltung und Qualität des zukünftigen Busbetriebs. Wer garantiert, dass der Betreiber nicht schon nach den ersten ein, zwei Betriebsjahren sagen muss: „Es kommt nun doch teurer zu stehen als anfänglich angenommen“?
- Verteuernde Elemente für den Busbetrieb sind schon heute absehbar: Massiv höhere Treibstoffpreise, Klimarappen, evtl. Nicht-mehr-Rückerstattung der Mineralölsteuer. Zudem werden die Buskapazitäten in den Stosszeiten massiv erhöht werden müssen, ein einfacher Bahnersatz 1:1 wird längst nicht genügen. (Nach der Aufhebung des Sekundarschulstandorts Rümelingen müssen zB. sämtliche Schüler/innen zur gleichen Zeit nach Sissach und zurück.)
- Bei der Umstellung auf Bus ist mit massiven Mindereinnahmen zu rechnen. Beim Busbetrieb, den wir 1998 hatten, brach die Fahrgastzahl um einen Drittel ein.
- Es sind Infrastrukturbauten für den Bus nötig. Die Busse halten heute zum Teil mitten auf der Kantonsstrasse. Für das Schulheim Sommerau, das in der bisherigen Diskussion mehr oder weniger ausser Betracht gefallen ist, wäre eine schwierige und aufwändige Lösung nötig.
- Die Kostenschere zwischen Bus und Bahn wird sich in naher Zukunft auch deswegen noch weiter verringern, weil die SBB dank noch leichteren Fahrzeugtypen günstiger offerieren kann. Ebenso tragen steigende Fahrgastzahlen (im Jahr 2005 kann man laut mündlicher Auskunft der SBB mit rund 10% Zunahme rechnen) dazu bei.
- Nicht zu vergessen: Vom schlussendlich eingesparten Betrag fällt für den Kanton nur die Hälfte ab. Die Sparübung dreht sich also bei weitem nicht um 935'000 Franken.

2 UMWELT

- Die Bahn fährt 234'000 km/Jahr emissionsfrei. Die Busse würden ca. 300'000 km/Jahr (oder bei notwendiger Mehrfachführung zu Stosszeiten noch mehr) mit Diesel fahren. Ein schlechtes Signal gegenüber der Luftreinhalteverordnung! Zitat aus dem Kantonalen Richtplan: „Die Massnahmen im Verkehrsbereich sind so zu gestalten, dass neue Belastungen der Umwelt möglichst vermieden und bestehende reduziert werden können.“

3 VOLKSWIRTSCHAFT

- Die Regio-S-Bahn wurde als „Wirtschaftsgenerator für die ganze Region“ gelobt. Warum soll das Oberbaselbiet daran nicht teilhaben dürfen?
- Zitat aus der Vorlage GLA 2006-2009: „*In den öffentlichen Verkehr investiertes Geld erzielt regional direkt positive Effekte. Somit profitiert eine Region, die in den öffentlichen Verkehr investiert, direkt von dessen volkswirtschaftlichem Nutzen.*“
- Im Homburgertal sind Leute zugezogen und haben ein Haus gebaut, weil sie mit der Bahn eine ideale Verbindung an den Arbeitsplatz im Mittelland haben. Das sind Steuerzahler, die Geld in den Kanton und ins Tal bringen. Zunehmend werden auch Ortsansässige, die im Raum Basel arbeiten, von ihren Firmen in den Raum Zürich versetzt; der Wirtschaftsraum Nordwestschweiz erstreckt sich je länger desto mehr ins Mittelland hinein. Die Aufhebung der S9 würde die Verbindung zum Mittelland kappen und liesse den Wirtschaftsraum Nordwestschweiz am Hauenstein enden.
- Zitat aus dem Kantonalen Richtplan: „*Die Standortqualität ist langfristig zu sichern.*“ Diese Aussage darf doch sicher auch für ein Tal gelten, das relativ wenig Einwohner und keine grossen Orte aufweist.

4 ÖV ABBAU

- Man muss sich bewusst sein, dass die vorgesehene Sparmassnahme einem effektiven Abbau des öV im Homburgertal gleichkommt. Hauptsächlich der Pendler-, Durchgangs- und Freizeitverkehr von und nach Olten wird unattraktiv und deshalb markant schwächer genutzt werden, das gibt auch die regierungsrätliche Vorlage zu. Eine Abwärtsspirale wird eingeleitet. Der schwächeren Nutzung wird ein ausgedünnteres Angebot folgen. Was die Regierung vorschlägt, ist keine Spar-, sondern eine Abbaumassnahme.
- Das Homburgertal weist aktuell von allen ländlichen Gegenden den besten Modal-Split auf, vergleichbar mit einer mittleren Agglomeration wie Pratteln oder Muttenz. Nach einer Umstellung ergäbe sich eine markante Verschlechterung. Zur Erinnerung: Beim einjährigen Busbetrieb 1998 sackten die ÖV-Benutzerfrequenzen um einen Drittel ab.

5 SICHERHEIT

- Der BLT-Bus 108 Richtung Sissach ist schon heute zeitweise hoffnungslos überfüllt. Die Schüler stehen und sitzen während der Fahrt auf gefährlichste Weise. Wie soll das werden, wenn auch noch alle Läuferfinger Sekundarschüler und Werk tätigen in einem Bus Platz finden müssen? Platz für Kinderwagen und Feriengepäck fehlt, Rollstühle haben noch weniger Chance als beim Zug.
- Wintersicherheit: Zwischen Buckten und Läuferfingen befindet sich die Schneegrenze. Über den Hauenstein (700 müM) herrschen besonders frühmorgens, wenn die Pendler zur Arbeit fahren, prekäre Strassenverhältnisse. Verspätungen in Olten wären beim Verkehr auf der Strasse vorprogrammiert.
- Busse sind auf der Passstrasse über den Hauenstein relativ langsam und reizen zu gefährlichen Überholmanövern. Dasselbe gilt auch für die unübersichtlichen Bushaltestellen in den Dörfern. Ein besonderes Sicherheitsrisiko stellt eine allfällige Bushaltestelle im Sommerauer Rank dar. Warum die Strassen – gerade zu den Stosszeiten – mit zusätzlichen Bussen belasten, wenn doch nebenan ein freies Bahngleise ist?

6 DER TREND DER ZEIT

- Kürzliche Zeitungsmeldungen: Das „Waldenburgerli“ bleibt trotz Umstellungsgedanken auf der Schiene. Das „Bipperlisi“ (Solothurn-Niederbipp) dito. Vor wenigen Jahren wurde die Oensingen-Balsthal-Bahn in einen Busbetrieb umgewandelt; nach nur einjährigem Betrieb kehrte sie wieder auf die Schiene zurück. Ebenso die Vinschgauerbahn im Südtirol: Sie wurde nach 14 Jahren Busbetrieb erneut – und mit grossem Erfolg – modernisiert und wieder in Betrieb genommen. Bahnen haben trotz höherer Betriebskosten offensichtlichen Mehrwert!

7 WIE GUT ODER SCHLECHT IST EINE BUSLÖSUNG?

- Wegen der Bauarbeiten im Bahnhof Sissach und im Hauensteintunnel müssen die SBB die Bahn auf der S9 von Juli bis Oktober 2006 für vier Monate einstellen und durch Busse ersetzen. Dadurch ergibt sich die einmalige Gelegenheit, alle Vor- und Nachteile eines Busbetriebs inklusive die Kostenstruktur noch einmal 1:1 zu beobachten, bevor weiter reichende und irreversible Beschlüsse gefasst werden. Diese Erfahrungen sollen sauber analysiert und ausgewertet werden.

8 OPTIMIERUNGS- UND ENTWICKLUNGSMÖGLICHKEITEN PRÜFEN

- Laut Aussage des Kantons wäre die Umstellung von Bahn auf Bus irreversibel. Mit einer raschen Umstellung (sozusagen aus der Hüfte heraus geschossen) bleiben Optimierungsmöglichkeiten ungeprüft und werden zukunftsgerichtete Entwicklungen verbaut.
- Anpassungen der Fahrpläne oder alternative Betriebskonzepte in Randstunden und am Wochenende sind mit den Betroffenen noch gar nicht diskutiert worden.
- Eine intensivere Nutzung der Strecke wäre mittelfristig möglich: So bald das solothurnische ÖV-Gesetz steht, das eine entsprechende Finanzierung erlaubt, könnten in Trimbach an Stelle der heutigen Haltestelle zwei günstiger gelegene neue ins Auge gefasst werden. In Thürnen könnte sich nach den guten Erfahrungen mit der provisorischen Haltestelle für das Kantonalturfest 2005 die Lust auf einen Bahnanschluss mit der Zeit auch noch durchsetzen, um so mehr als – wie auch in Diepflingen und Rümlingen – auf der Sonnenseite an der Bahnlinie neue Wohnquartiere entstehen.
- Bestrebungen zur Attraktivitätssteigerung der bahnbaulich und landschaftlich hervorragenden Bahnlinie für den Freizeitverkehr und somit einer Verbesserung auf der Einnahmenseite sind im Gange. Die Studie der Dampfbahn-Gesellschaft zielt in diese Richtung. „Tourismus Baselland“ und der noch junge Verein „Erlebnisraum Tafeljura“ sind ebenfalls an der Entwicklung eines attraktiven Tagestourismus sehr interessiert.
- Innovative, zukunftsgerichtete Ideen liegen von Seiten Gemeinde Sissach und Pro Bahn Schweiz vor. Sie betrachten die S9 nicht isoliert, sondern als Bestandteil des gesamten S-Bahn- und ÖV-Netzes, das intelligent um- und weiterentwickelt werden muss. Die Aufrechterhaltung der Bahnverbindung durchs Homburgertal könnte für die zukünftige Regio-S-Bahn von vitaler Bedeutung sein.
- Nichts von all dem kann innert weniger Wochen oder Monaten ausgearbeitet werden. Gute Lösungen benötigen Zeit.

9 POLITISCHE AKZEPTANZ

- Die Petition zugunsten eines leistungsfähigen ÖV im oberen Baselbiet und der Beibehaltung der S9 durchs Homburgertal stiess im Mai 2005 kantonsweit auf ein enorm gutes Echo. Ohne eigentliche Trägerschaft sammelten sich die über 8500 Unterschriften innert vier Wochen sozusagen wie von selbst. Das lässt etwas von der Stimmungslage in der breiten Bevölkerung erkennen. Das „Läufelfingerli“ hat offensichtlich im ganzen Kanton und darüber hinaus einen grossen politischen Rückhalt. Es darf auch etwas kosten. Diese Akzeptanz dürfte beim politischen Entscheid des Landrats mitbedacht werden.
- Schlussendlich geht es beim „Läufelfingerli“ auch um einen kulturhistorischen Wert. Die Hauensteinlinie verkörpert Geschichte. Für 2008 ist das 150-Jahr-Jubiläum programmiert: die erste und älteste Nord-Süd-Bahnverbindung der Schweiz. So etwas lässt man nicht einfach so sterben. Der aktuelle Sparzwang hat uns nun aufgeschreckt. Geben Sie uns die Chance, in die Hände zu spucken und zukunftssträchtige Lösungen zu erarbeiten!

FAZIT:

Aus unserer Sicht ist die beste Lösung, das Homburgertal gemäss Vorlage S.52, Alternative Nr.3, vollumfänglich ins Regio-S-Bahn-Netz einzubinden. Damit hat es Anteil am Entwicklungsschub, den ein modern ausgerüstetes S-Bahn-Netz zweifellos mit sich bringt.

Angesichts der ungeklärten Datenlage (niemand hat zur Zeit erhärtete Zahlen) sowie der verschiedenen erst noch zu prüfenden Möglichkeiten legt sich jedoch realistischweise die Empfehlung an den Landrat nahe, vorderhand den Status quo beizubehalten, den zuständigen Instanzen die nötige Zeit zu geben, um sich fundiert mit der Materie zu befassen, und dann einen Entscheid zu fällen, der zukunftsweisend ist.

15.9.2005 / Petitionskomitee und Gemeindedelagation aus dem Homburgertal