

ÖV im Baselbiet erhalten

Warum ist diese Initiative nötig?

Die Ausgangslage

Im Rahmen des „Entlastungspakets 12/15“ sieht die Regierung Abbaumassnahmen im Bereich des Öffentlichen Verkehrs vor. Das heute bestehende ÖV-Angebot soll auf bestimmten Linien um einen Drittel abgebaut werden. Das heisst: die Fahrpläne auf diesen Linien werden um 33% gekürzt. Da die Busse bzw. Züge auf den betroffenen Linien schon heute weitgehend nur im Stundentakt verkehren, bedeutet die Ausdünnung der Fahrpläne, dass man manchenorts nicht einmal mehr jede Stunde eine Verbindung hat. Die Regierungsvorlage stellt in Aussicht, dass Verbindungen nur noch zu den sogenannten Hauptverkehrszeiten angeboten werden.

Aktuell vom Abbau bedrohte Linien

- S9 Sissach – Läfelfingen – Olten
- 68 Aesch – Ettingen – Flüh
- 91 Waldenburg – Reigoldswil – Bretzwil
- 92 Oberdorf – Bennwil – Hölstein
- 93 Lampenberg – Lausen
- 101 Gelterkinden – Hemmiken – Wegenstetten
- 102 Gelterkinden – Kienberg – Salhöhe
- 103 Gelterkinden – Oltingen
- 104 Gelterkinden – Zeglingen
- 105 Sissach – Böckten
- 119 Laufen – Zwingen – Nenzlingen

Auch bevölkerungsschwache Regionen brauchen den ÖV

Die von den Abbauplänen betroffenen Linien liegen in den ländlichen Gebieten des Kantons. Sie erschliessen Dörfer in Randregionen, wo naturgemäss weniger Menschen leben als in den Ballungsgebieten entlang der Hauptverkehrsadern. Auch wenn sie weniger wirtschaftlich sind als die grossen Linien, sind sie für die betroffene Bevölkerung doch genauso wichtig und notwendig.

Auf Mobilität angewiesen

Gerade kleine Dörfer sind je länger je mehr auf den ÖV angewiesen. In vielen Dörfern gibt es schon heute keine Einkaufsmöglichkeiten mehr und keine Poststelle, ganz zu schweigen von Arzt, Apotheke, Kino, Theater etc. Auch die Kinder und Jugendlichen müssen zum Dorf hinaus: Die Schulstandorte wurden zentralisiert, zuerst auf der Sekundarstufe, zunehmend aber auch auf der Kindergarten- und Primarstufe. Auch die Regionale Musikschule und der Fussballclub sind auswärts. Kinder und Jugendliche, aber auch ältere Menschen sowie Personen, die kein Auto (oder keine zwei Autos) besitzen, sind zwingend auf den ÖV angewiesen.

Nicht nur zu Stosszeiten

Busse, die zu den sogenannten Hauptverkehrszeiten verkehren (also früh morgens, über den Mittag und am Feierabend), sind schon heute gestossen voll. Es kann nicht das Ziel sein, dass sich dort noch mehr Leute hineinquetschen müssen, besonders nicht alte Personen, die auf einen Sitzplatz angewiesen sind – oder dann müssten die Kurse doppelt geführt werden, aber das würde auch wieder Mehrkosten verursachen. Ausserdem haben nicht alle Berufspendler „normale“ Arbeitszeiten, sondern arbeiten unregelmässig. Kinder und Jugendliche haben manchmal erst um 10 Uhr Schule oder mitten am Nachmittag die Schule aus (die Sekundar-

schule Gelterkinden zB. hat keine Blockzeiten). Musikunterricht findet mitten am Nachmittag statt, Sporttraining erst nach Feierabend. Es gibt also auch für die weniger stark frequentierten Kurse in den Zwischenzeiten ein klar ausgewiesenes Bedürfnis.

Abbau führt zu mehr Individualverkehr

Wenn Kinder und Jugendliche keine vernünftigen ÖV-Verbindungen haben, müssen sie wohl oder übel von ihren Eltern mit dem Auto gefahren werden. Diese schon heute in unserer Gesellschaft weit verbreitete Tendenz sollte nicht noch gefördert werden. Zudem werden Berufspendler mit unregelmässiger Arbeitszeit sowie jene Personen, die zu sogenannten Zwischenzeiten von A nach B müssen oder abends noch in den Ausgang wollen, sich dazu gezwungen sehen, aufs Privatauto umzusteigen. Diese Autos belasten dann nicht in erster Linie die bevölkerungsarmen Randregionen, sondern „bereichern“ den eh schon überlasteten Strassenverkehr auf den Hauptverkehrsadern und in der Agglomeration und beanspruchen dort Parkraum, der eh schon rar ist. So gesehen betrifft der ÖV-Abbau in den Randregionen eben nicht nur die dortige Bevölkerung, sondern das gesamte Verkehrs- und Ökosystem.

Abbau führt zu weiterem Abbau

Die geplante massive Angebotsverschlechterung wird dazu führen, dass die Nutzung zurückgeht. Je schlechter das Angebot, desto schlechter die Nutzung, das ist ein altbekanntes Gesetz. Und dann beginnt sich eine verhängnisvolle Abwärtsspirale zu drehen, denn der Nachfrage-rückgang wird wiederum eine Angebotsverschlechterung nach sich ziehen.

Verschlechterung der Standort- und Lebensqualität

Die Förderung des Öffentlichen Verkehrs ist in unserm Kanton ein gesetzlicher Auftrag. Das Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs nennt in §1 als Ziel: *„Die Erschliessung des Kantonsgebiets mit einem attraktiven öffentlichen Verkehrsmittel zu sichern und in bezug auf den Umweltschutz und die Volkswirtschaft ein möglichst gutes Verhältnis zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr anzustreben.“* Es kann nicht sein, dass einige Teile des Kantonsgebiets nun plötzlich von dieser Zielsetzung ausgenommen werden und einen massiven Abbau ihrer (schon bisher nicht üppigen) ÖV-Erschliessung hinnehmen sollen. Die betroffenen Gemeinden, die mehrheitlich eh schon zu den finanz- und strukturschwächsten des Kantons gehören, verlieren nochmals an Attraktivität. Auch hier wird an einer Abwärtsspirale gedreht.