



Basel-Stadt/Baselland

ABSTIMMUNG BASELLAND, 26. NOVEMBER 2017

NEIN zur Stilllegung des Läufeingerli



Wer die S9 zwischen Sissach und Olten auf den Schienen behalten will, muss am 26. November den 8. Generellen Leistungsauftrag (8. GLA) ablehnen. Denn in diesem Auftrag steckt die Stilllegung des Bahnbetriebs.

Diesmal muss es gelingen. Die Margarethenstich-Niederlage vom September tut zwar noch immer weh. Aber wir lassen uns beim Einsatz für den öffentlichen Verkehr nicht unterkriegen: Das Läufeingerli geben wir nicht her.

Zur Abstimmung im November braucht es fast eine Gebrauchsanleitung: Wer die S9 retten will, muss Nein sagen zu den «Ziffern 2.7c und d im 8. Generellen Leistungsauftrag im Öffentlichen Verkehr». Diese bestimmen, wie der ÖV während den Jahren 2020–2021 im Baselbiet aussehen soll. Die Ausführungen zu den Jahren 2018/19 lösen keine Kontroversen aus, doch was danach geschehen soll, hat es in sich: Ende 2019, wenn die Konzession – und die Finanzierung – für das Läufeingerli ausläuft, soll der Bahnbetrieb eingestellt werden. Deshalb widersetzt sich der VCS diesen «Ziffern»

und damit dem 8. GLA für die Jahre 2020/21.

Stehen im verspäteten Bus?

Wir lehnen einen Busersatz für das Läufeingerli ab. Die versprochenen wenigen Zusatzkurse in den Hauptverkehrszeiten sind bloss Lockvögel. Es besteht keine Garantie dafür. Kaum eingeführt, würden sie durch die Bau- und Umweltschutzdirektion am einzigen Kriterium «Kostendeckungsgrad» gemessen und gegebenenfalls gleich wieder geopfert. Vor allem aber setzt der Busbetrieb die Pünktlichkeit des ÖV aufs Spiel. Nebst ohnehin längerer Reisezeit werden die Passagiere zu den Stosszeiten im Stau vor Sissach und Olten stehen und dort womöglich ihre Anschlüsse verpassen.

Ohne Eile die Zukunft planen

Die Planungsregion Nordwestschweiz hat beim Bundesamt für Verkehr BAV eine direkte S-Bahn-Verbindung Olten–Läufeingerli–Sissach–Liestal–Basel zur

Prüfung eingereicht. Es wäre ein Schildbürgerstreich, nun parallel dazu die Bahnlinie S9 auf Busbetrieb umzustellen. Das BAV wird kaum Zeit und Energie in die Prüfung eines Projektes stecken, das der betroffene Kanton hintertreibt. Das Baudepartement hat es bisher versäumt, unvoreingenommen alle Zukunftsmöglichkeiten des Läufeingerli auszuloten, und redet zudem eine Zeitnot herbei, die gar nicht besteht.

Bis Ende 2019 fährt das Läufeingerli sowieso. Der Solothurner Kantonsrat berät erst in der Sommersession 2019 über sein zweijähriges ÖV-Programm, das Solothurner Pendant zum vierjährigen Baselbieter GLA, einschliesslich des Angebots für die Linie Olten–Sissach. Wenn Solothurn zwei Jahre für die ÖV-Planung der Jahre 2020/21 genügen, braucht Baselland dafür nicht doppelt so lang. Wir können also die Planung des 8. GLA für die Jahre 2020/21 ruhig an den Absender zurückschicken.

Stephanie Fuchs, Geschäftsführerin

Danke für Ihre Gedanken

Mit ihrer Antwort zu unserer Umfrage über den privaten Auto- besitz haben uns einige Mitglieder auch sehr schöne Gedanken mitgeteilt. Mit Erlaubnis des Autors publizieren wir hier beispielhaft eine der Zuschriften.

«Grundsätzlich sollten wir ja so wenig wie möglich Auto fahren, das ist ja das Grundprinzip, denn weniger Umweltverschmutzung, weniger Lärm und Verkehr, weniger Unfälle, das ist das Wichtigste. Kürzlich wollten wir ein Mobility-Auto mieten, um ein E-Velo zum Mechaniker zu bringen. Wir haben dann aber doch Bus und Tram benutzt, denn die sind ja schon fahrbereit und ha-

ben erst noch einen wesentlich grösseren «Laderaum». Das Mobility-Auto muss man ja trotzdem zuerst reservieren und abholen. – Das ist keine Kritik an Mobility, seine zahlreichen (...) Standorte sind sehr praktisch und das nächste Auto stand bloss ca. 400 m von unserem Wohnort entfernt. – Bus und Tram haben uns nur CHF 3.10 gekostet, also noch weniger als das Mobili-

ty-Angebot. Für das Auto hätten wir beim Velogeschäft zudem einen Parkplatz suchen und bezahlen müssen.

«Wenn man die Zeit genau misst, besteht kein Verlust»

Wir leben in einer Zeit der Hektik, alles muss schnell gehen. Mich dünkt, dann kommt in uns sofort der Gedanke auf: Mit dem Auto geht's am schnellsten. Das kommt wohl vor allem daher, dass man am Steuer das Gefühl hat, aktiv zu sein und mit dem schnellen Zerrinnen der Zeit mithalten zu können. Warten, angewiesen sein auf den Fahr-

plan des Trams oder sein als zu zögerlich empfundenen Anfahren wecken in uns das Gefühl, dass wir Zeit verlieren, dass wir einem langsameren Tempo ausgeliefert sind. Wenn man die Zeit aber genau misst, dann besteht kein Verlust, sondern eher ein Gewinn. Aber wir müssen uns einlassen auf eine ruhigere Mobilität, z. B. einen Lesestoff bereithalten, so dass wir die Zeit im Tram nützen und sogar geniessen können. Man muss das wirklich wieder lernen!

Diese Überlegung gilt sicherlich nicht für jede Situation, aber bestimmt für ganz viele, vor al-

lem in der Stadt. Und wenn wir diese Autofahrten ausschalten können, dann ist das ein grosser Gewinn! Auch für unsere Herzkranzgefässe! Ja, das sind ver-

borgene Bonuspunkte, von denen man gar nicht spricht, weil sie nicht messbar sind. Aber das aufmerksame Lesen im Tram, vertieft in ein Buch, das uns

interessiert, auch wenn es nur zwölf Minuten sind, bringt derartige Gewinne.»

Wir danken unserem Mitglied für seine bedenkenswerten

Zeilen. «VCS ist super, machen Sie weiter so!», hiess es da zum Schluss. Solches tut uns in der Umweltseele gut.

Der Vorstand

SCHÄNZLISANIERUNG IN MUTTENZ

Projektleitung muss nachbessern

Die Sanierung des Schänzli-tunnels ist in aller Munde. Die einen regen sich über den Stau auf, den sie mitunter selber verursachen. Wer per S-Bahn oder Velo pendelt, trifft auf überfüllte Züge und miserable Veloumwege.

Unter dem offiziellen Titel «A2 Erhaltungsprojekt Schänzli» wird der Schänzlitunnel bis Ende 2021 saniert. Das Projekt zerrt an den Nerven: Während der Bauzeit ist das Nadelöhr meistens nur einspurig befahrbar. Heute verkehren werktags fast 70000 Autos durch den Tunnel. Während der kommenden drei- bis vierjährigen Kernbauphase muss mit regelmässigen Verkehrszusammenbrüchen gerechnet werden. Doch das Bundesamt für Strassen ASTRA und der Kanton Baselland bieten nur Alibi-Lösungen. Dabei ertrinken MuttENZ und das Birstal schon heute im Verkehr, weil die Autos die verstopfte Autobahn meiden und die Kantons- und Quartierstrassen überrollen.

An fehlendem Geld liegt nicht

Der Bund gibt 20 bis 30 Millionen Franken für Umleitungs-massnahmen aus, die bis jetzt wenig bis gar nicht überzeugen: Die Park+Rail-Anlagen in Zwingen und Aesch erhielten ein paar zusätzliche Parkplätze und haben die Preise gesenkt. Für Auto-Pendler/innen stehen 150 E-Bikes zu vergünstigten Konditionen bereit. Das ist – freundlich ausgedrückt – ein schlechter Witz. Im Landrat war verlangt

worden, dass der Kanton die S3 zwischen Basel und Aesch werktags auf Viertelstundentakt verdichtet. Das hätte einen spürbaren Umsteigeeffekt gebracht. Voraussetzung dafür wäre ein provisorisches Wendegleis in Aesch – das die Autolobby im Landrat versenkte, obwohl es mit dem nächsten Bahnausbau-schritt des Bundes ohnehin realisiert wird.

Unbrauchbare Veloumleitung

Den Vogel abgeschossen haben Mitte August nun die Wasserwerke Reinach. Während eines Jahres bauen sie auf der wichtigsten Veloroute entlang der Birs eine neue Transitleitung. Der Veloweg ist derweil gesperrt und die Radelnden werden auf einen gefährlichen Umweg verwiesen. Er führt unter anderem entlang der Eisenbahnlinie und ist viel zu eng (s. Bild). Velo- und Fussverkehr – ausgerechnet jene Mobilitätsformen also, die am wenigsten Platz brauchen – behindern sich gegenseitig.

Eine Absprache zwischen den Wasserwerken, Kanton und Bund hat anscheinend nicht stattgefunden. Oder hat der Kanton trotz E-Bike-Verleih schlichtweg nicht an die Velofahrenden gedacht?

Der Kanton hat geschlafen

Weder der Kanton noch der Bund kümmern sich also um Massnahmen, die während der Bauzeit einen – womöglich durchaus nachhaltigen – Umsteigeeffekt auslösen könnten. Weshalb erhöhen sie die ÖV-Kapazitäten nicht? Weshalb sorgt

der Kanton nicht für optimale und vor allem sichere Veloverbindungen? Er hätte – wohlge-merkt mit Bundesgeldern – die Chance gehabt, Infrastrukturprojekte zu finanzieren, welche die Strasse erheblich entlasten. Er hat diese Chance kläglich

vertan und damit grossen Ärger auf allen Seiten verursacht.

Die Projektleitung muss dringend nachbessern. Fünf Jahre Bauzeit sind zu lange für Halb-batzigkeiten.

Jan Kirchmayr, designiertes Vorstandsmitglied, Landrat SP, Aesch



©Jan Kirchmayr

Hier sollen sich Fussgängerinnen und Velofahrer, auch solche mit E-Bikes und Veloanhänger, während Monaten durchwursteln.