

Beschluss des Landrats vom 27.08.2020

Nr. 501

71. Weshalb schon wieder die S9?

2020/413; Protokoll: gs, md

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) schickt voraus, dass die Stimmberechtigten in einer Abstimmung im 2017 entschieden haben, dass das Läufefingerli weiter betrieben werden soll – der Busbetrieb wurde damit abgelehnt. In der Folge hat die Baudirektion zusammen mit den SBB, den Gemeinden des Homburgertals und den BLT als Betreiberin der Buslinie im Tal nach Lösungen gesucht, um die Passagierzahlen auf der S9 zu erhöhen. Die Fahrpläne von Bahn und Bus wurden optimal aufeinander abgestimmt. Man hat einen lastabhängigen Fahrplan eingeführt – damit es für alle Beteiligten bestmöglich stimmt. Man hat sogar in Buckten einen Umsteigepunkt vom Bus auf die Bahn realisiert. Diese Massnahmen haben ihre Wirkung nicht verfehlt: Die Zahlen der S9 sind gestiegen. Die Regierung befürchtet jetzt aber, dass der positive Trend mit dem geplanten Bahnersatzbetrieb gebrochen wird – und dass die ÖV-Nutzer wieder auf den Individualverkehr umsteigen. Nachdem der Regierungsrat vom Entscheid Kenntnis erhalten hat, hat er die SBB aufgefordert, diesen zu revidieren. Leider haben die SBB nicht auf die Forderung reagiert. Der Regierungsrat wird sich aber dafür einsetzen, dass der Unterbruch keinesfalls über den Fahrplanwechsel hinaus andauert und das Ersatzkonzept für den Busfahrplan die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden bestmöglich abdeckt.

Zu den einzelnen Fragen: Auf Fachebene hat man erstmals am 7. Augst 2020 vom Ersatzbetrieb gehört. Der Redner selber wurde diesen Montag, 24. August 2020, vom SBB-Leiter Region Mitte informiert. Am Tag darauf hat er den Regierungsrat über die Ankündigung der SBB und deren Kommunikationspläne informiert. – Die SBB hätten bis heute keine Umstellung der S9 auf Busse kommuniziert, so die Interpellantin in ihrer zweiten Frage – gleichzeitig hätten die SBB am 5. August 2020 die Einstellung von einigen Bahnangeboten kommuniziert; ohne dass die S9 damals erwähnt wurde, wie die Interpellantin anmerkt. Warum ist diese Linie heute doch betroffen? In diesem Kontext ist zu sagen: Die SBB haben die Umstellung der S9 auf Busbetrieb am 26. August 2020 kommuniziert. Warum dies nicht bereits am 5. August 2020 geschehen ist, ist nicht bekannt. Es ist davon auszugehen, dass man damals noch hoffte, man könne allenfalls auf diese Massnahme verzichten. Sicher ist das aber nicht.

Drittens wird die Regierung gefragt, ob sie nicht auch der Ansicht sei, dass die Strecke der S9 unverhältnismässig oft betroffen ist, wenn die SBB Personalmangel haben oder Störungen auf dem Streckennetz eintreten. Die Antwort ist ganz einfach: Die Regierung ist ebenfalls dieser Meinung. Zur Frage nach den finanziellen Konsequenzen bzw. einer allfälligen Entschädigung kann man viertens sagen: Das wird man zusammen mit dem Kanton Solothurn und dem Bundesamt für Verkehr klären müssen. Punkto Beschilderung in den Dörfern und Bahnhöfen – als fünfter Frage – erwartet die Regierung, dass diese rechtzeitig, klar und ausreichend erfolgt. Es ist Sache der SBB, dies zu bewerkstelligen. Sechstens: Der Verkauf und Vertrieb von Billetten liegt in der Kompetenz der Transportunternehmen. Der Regierungsrat wird die SBB auf diesen Umstand hinweisen – ein Billettkauf im Bus muss möglich sein. Zum Anschluss der Busse auf die Züge in Sissach und Olten ist siebtens zu sagen: Das Ersatzkonzept liegt in der Verantwortung der SBB. Die BUD wird sich dafür einsetzen, dass die Anschlüsse bestmöglich funktionieren. Zum Mangel an Busfahrerinnen und -fahrern kann man achtens sagen: Die Busbetreiber haben in der Zwischenzeit Chauffeure ausgebildet und sind in der Lage, den Bahnersatzbetrieb zu fahren. Zur neunten Frage: Der Unterbruch wird leider länger als vier Wochen dauern; das wurde tags zuvor angekündigt – nämlich bis zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020. Der Redner hat nächste Woche ein Treffen mit SBB-Chef Vincent Ducrot – dort wird man darauf pochen, dass der Ersatzbetrieb auf keinen Fall

über den 13. Dezember 2020 andauert. Zur Frage einer zuverlässigen Statistik wird nach Angaben der SBB auf der Grundlage der vorhandenen Daten eine Abschätzung gemacht, wobei auch der Corona-Effekt berücksichtigt wird. Zur Frage 11, ob die Unzuverlässigkeit einen Einfluss auf die Anzahl Fahrgäste hat, kann man einfach mit Ja antworten. Und: Zur Signalisation bei der Ersatz-Haltestelle Sommerau ist zu sagen, dass es eine Lösung gibt. Es wird bei der Haltestelle während der entsprechenden Zeit eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 60 Stundenkilometer geben. Zu diesem Zweck wurden bereits vor einiger Zeit Installationen vorgenommen, sodass die Signale in kürzester Zeit montiert werden können. Für den bevorstehenden Bahnersatz werden Polizei und Tiefbauamt dies rechtzeitig signalisieren. Die letzte Frage schliesslich nach den weiteren finanziellen und rechtlichen Konsequenzen eines so langen Ersatzbetriebs muss in den nächsten Monaten geklärt werden.

Sandra Strüby-Schaub (SP) beantragt Diskussion.

://: Der Diskussion wird stillschweigend stattgegeben.

Sandra Strüby-Schaub (SP) dankt für die Entgegennahme der Dringlichkeit und die Antworten auf die umfangreichen Fragen. – Zunächst ist festzuhalten, dass es ein Debakel ist, wenn ein Unternehmen wie die SBB wegen Personalmangels in eine solche, fast schon katastrophale Lage geraten. Ein kurzer Einblick in die Gefühlslage: Die Rednerin schwankt zwischen Frust, Wut und Ungläubigkeit. Das Abstimmungsresultat vom November 2017 war klar und deutlich zu Gunsten des Erhalts der S9. Eine Umstellung (auch wenn sie nur temporär ist) ist ein Hohn gegenüber dem Volksentscheid. Die Reaktion der BUD, wie sie allen Landratsmitglieder tags zuvor zugestellt wurde, kann darum mit einer gewissen Genugtuung zur Kenntnis genommen werden. Der Wermutstropfen ist aber die mangelnde Kommunikation nicht nur von Seiten der SBB, sondern auch seitens der Regierung: Warum wurde die Information noch zurückgehalten, während die Gerüchteküche bereits brodelte? Andere Regionen sind leider auch betroffen – die hiesigen Auswirkungen sind aber nach Ansicht der Rednerin massiv. Zur Optimierung des ÖV im Homburgertal sind auf den letzten Fahrplanwechsel hin einige Änderungen – teils sogar unkonventionelle Lösungen – eingeführt worden, wie Regierungsrat Isaac Reber es gesagt hat. Sie zeigen Wirkung: Die Passagierzahl auf der S9 haben merklich und messbar zugenommen. Sehr wichtig für ein ÖV-Angebot ist aber dessen Verlässlichkeit und Kontinuität. Mit dem erneuten Unterbruch wird dies in Frage gestellt.

Es gibt noch einige weitere Fragen: Wie steht der Regierungsrat einem Bonus-Malus-System gegenüber? Der Kanton Zürich kennt ein solches System. Das vorliegende Buskonzept ist prinzipiell schlecht. Zu allem Übel muss man in Läuelfingen umsteigen und neun Minuten warten. Vor allem für Reisende sowie Pendlerinnen und Pendler in Richtung Olten ist die Situation wirklich inakzeptabel. Ein Beispiel: Am Morgen benötigt man im Moment 13 Minuten, um mit der S9 von Buckten nach Olten zu gelangen. Mit dem Bus dauert diese Reise sage und schreibe 48 Minuten. Die guten Anschlüsse in fast alle Richtungen sind dann natürlich weg. – Bei der letzten Umstellung kam auch noch dazu, dass man für das Bus-Billett mehr zahlen musste als für die Fahrt mit dem Zug. Das ist unhaltbar. Eine solche massive Verschlechterung hätte mit dem Bonus-Malus-System wenigstens positive finanzielle Auswirkungen für den Kanton. Das bringt dem einzelnen Fahrgast zwar herzlich wenig – aber eventuell würden die SBB versuchen, solche Massnahmen zu verhindern. Und: Wie sieht der Regierungsrat generell die Zulässigkeit solcher Massnahmen, wie sie nun anstehen? Die Leistungsvereinbarung mit definierter Leistungsqualität wird nicht eingehalten. Die Rednerin will auch wissen, ob der Regierungsrat bereit ist, die SBB aufzufordern, die Lokführerinnen und -führer bei neuen statt bei bestehenden Angeboten einzusparen. Die S9 kennt notabene nur ein Grundangebot im Stundentakt – und nicht den 15-Minuten-Takt wie auf andern Linien. Der Baudirektor und seine verantwortlichen Leute werden gebeten, mit den Gemeinden des Hombur-

gertals abzuklären, wie die Schülerinnen und Schüler zufriedenstellend und pünktlich transportiert werden können. Es ist wohl utopisch und unhaltbar, den stark belegten Zug morgens um 7 Uhr bloss mit *einem* Bus zu ersetzen. Die Fragen sollen bitte beantwortet und die Inputs berücksichtigt werden. Vor allem soll sich der Regierungsrat dafür einsetzen, dass der Ausfall sicher nicht über den Fahrplanwechsel hinaus dauert.

Saskia Schenker (FDP) dankt Sandra Strüby für die Interpellation. Es ist wichtig, dass man die Diskussion führt und das Baselbiet sich politisch äussert. Es ist aber auch enorm wichtig zu sehen, dass Isaac Reber nicht mehr machen kann, als er bereits gemacht hat und auch noch machen wird – er wird ja seitens Regierungsrat in Bern vorstellig werden. Wichtig ist zudem, dass die nationalen Parlamentarier vorstellig werden. Es sind ja auch andere Kantone betroffen – und es geht um die generelle Frage, welche Dienstleistung die SBB erbringen und wie sie mit Verträgen und Aufträgen umgehen. Nationalrätin Daniela Schneeberger wird eine entsprechende Interpellation einreichen. Es ist davon auszugehen, dass andere nationale Parlamentarier aus dem Baselbiet sich beteiligen werden – und so den Regierungsrat unterstützen.

Ganz allgemein beschäftigt die Rednerin beim Läufelfingerli nicht nur die Frage nach den nun anfallenden Kosten und die bereits angesprochenen Entschädigungen. Man hat hier ein Zusatzrisiko. Im Zuge des Volksentscheids wurde die Debatte geführt, wonach der Kostendeckungsgrad nicht unter einen gewissen Prozentsatz sinken darf. Es ist sehr positiv, was seither erreicht wurde: Einerseits wurden bei der BUD und den SBB Lösungen möglich, wie sie vor der Abstimmung kaum denkbar schienen; auch seitens der Bevölkerung und der Gemeinden im Tal. Da ist viel gegangen. Es war bisher aber immer in der Baselbieter Verantwortung, wenn der Kostendeckungsgrad unter die Grenze von (mutmasslich) 19 % fällt. Man hatte immer Angst davor, weil dann die Bundesbeiträge wegfallen würden. Eine Nachfrage darum an Isaac Reber: Diese Verantwortlichkeit dürfte sich ändern, wenn die SBB die Leistung nun abändern – und die Gefahr grösser wird, dass der Kostendeckungsgrad trotz aller Massnahmen unter diese Schwelle fällt. Da muss sich das Baselbiet entsprechend absichern; wenn es um die Folgekosten dieser SBB-Massnahme geht.

Peter Hartmann (Grüne) führt aus, die SBB hätten vor einiger Zeit gegen die BLS wie ein Löwe um die Schnellzugstrecken gekämpft. Vielleicht ist das auch ein Grund, weshalb sie nun zu wenig Lokführer haben. Wäre es denkbar, dass die BLS oder die BLT die S9 betreiben?

Marco Agostini (Grüne) regt an, dies als Gelegenheit zu nutzen, um sich Gedanken über die Lehrstellensituation zu machen. Man sieht immer wieder, dass viele Lehrstellen nicht besetzt werden. Es liegt in der Verantwortung des Parlaments, die Lehrstellen hoch zu halten, auch jene zur Ausbildung als Lokführer. Zudem muss man eventuell die Automatisierung von Lokomotiven oder Zügen vorantreiben, aber dem Redner ist nicht bekannt, ob die SBB das schon macht.

Ernst Schürch (SP) legt seine Interessenbindung offen und erläutert seine Situation als Direktbetroffener. Der Redner arbeitet in Sissach und viele seiner Schülerinnen und Schüler kommen mit dem ÖV in die Schule. Nach dem letzte Fahrplanwechsel wurde sogar extra der Stundenplan angepasst, weil die Schülerinnen und Schüler aus dem Homburgertal sonst im Minimum eine halbe Stunde auf dem Bahnhof Sissach hätte warten müssen. Deshalb wurde alles etwas vorgezogen. Die Folge davon ist, dass die Jugendlichen aus Thürnen am Nachmittag immer zu spät kommen, weil der Bus x.39 ankommt und die Schule um x.40 beginnt. Es ist zu befürchten, dass diese Verspätung mit dem Bahnersatz verstärkt werden wird und viele Schülerinnen und Schüler auch am Vormittag zu spät in den Unterricht kommen werden. Die Schule kann den Stundenplan nun nicht einfach kurzfristig wieder umstellen, obwohl ein grosser Teil der 700 Schülerinnen und Schüler von den Verspätungen betroffen sein wird. Die Bitte an Regierungsrat Reber ist, sich dafür einzuset-

zen, dass wirklich genügend Bahnersatzbusse zur richtigen Zeit eingesetzt werden, damit die Schülerinnen und Schüler rechtzeitig in die Schule kommen.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) ist nicht abgeneigt gegenüber der Idee, die Betreuung der S9 in einem Wettbewerb auszuschreiben. Aber so einfach ist es leider nicht, es ist relativ komplex und man muss immer das Gesamtsystem betrachten. Als Ausblick sei darauf hingewiesen, dass ab 2023 geplant ist, den Hauenstein Basistunnel zu sanieren. Das wird auch Auswirkungen auf die S9 haben. Der Regierungsrat ist darauf bedacht, die Auswirkungen so klein wie möglich zu halten, aber man wird es zweifellos nicht ganz verhindern können. Dann ist es sekundär, wer die Linie betreibt. Zudem stellt sich die Frage, wie viele Trassees überhaupt vorhanden sind.

Bezüglich dem Bonus/Malus-System zitiert der Sprecher aus einem Postulat, welches er selbst im Jahr 2011 eingereicht hat: «Der Regierungsrat wird beauftragt, mit den SBB möglichst umgehend geeignete Lösungen zu finden. Nötigenfalls auch im Bonus/Malus-System, damit der Bahnverkehr auf der Strecke Olten-Basel wieder geordnet abgewickelt werden kann und das Angebot für die Kunden wieder attraktiv wird.» In der Folge wurde tatsächlich ein Bonus/Malus-System eingeführt. Leider nur für kurze Zeit. Es war dann so, dass die Nordwestschweizer Kantone sich insgesamt für eine Abkehr von diesem System entschieden haben. Und dies entgegen der warmen Empfehlung der ÖV-Delegierten aus dem Kanton Baselland. Die Streichung des Bonus/Malus Systems war nicht in ihrem Sinne. Es gab das System in der Zeit rund um 2012/2013, aber es wurde wieder aufgehoben. In erster Linie waren es die anderen Nordwestschweizer Kantone, welche sich dagegen entschieden haben. Es war natürlich kein System mit extremen Auswirkungen, trotzdem muss man ernsthaft eine Wiedereinführung prüfen. In anderen Regionen der Schweiz kommt das System auch zum Zug. Als Betreiber muss man sich überlegen, wo man Leistungen einschränkt, wenn an gewissen Orten das Bonus/Malus-System spielt. In diesem Sinne ist man nicht schlecht beraten, wenn man sich überlegt, ob man das System wiedereinführen will. Es müsste natürlich in Koordination mit den anderen Nordwestschweizer Kantonen erfolgen. Persönlich befürwortet der Redner das System. Es klärt die Situation. Es ist dann klar, welches die vereinbarten Leistungen sind und dass Abweichungen in die eine oder andere Richtung belohnt oder sanktioniert werden. Aus eigener Erfahrung als häufiger ÖV-Benutzer kennt der Redner die Probleme im Zugverkehr und er macht sich grosse Sorgen, auch über den Fahrplanwechsel hinaus. Man darf skeptisch sein, ob wirklich alle Probleme gelöst sind. Zusammengefasst kann die Frage von Sandra Strüby-Schaub dahingehend beantwortet werden, dass der Regierungsrat sich ernsthaft überlegt, zu beantragen, wieder ein Bonus/Malus-System einzuführen. Dies immer in Absprache mit den anderen Nordwestschweizer Kantonen.

Auf die Frage von Saskia Schenker, was passiert, wenn der Kostendeckungsgrad nicht mehr erreicht werde – unter anderem auf Grund solcher Massnahmen –, erklärt Regierungsrat Isaac Reber, dies sei schwierig zu beantworten. Selbstverständlich ist der Regierungsrat darauf bedacht und wird auch verlangen, dass dies nicht relevant sein dürfe. Zurzeit sind wegen Corona die ganzen Rechnungen aber sowieso ausgesetzt. In diesem Sinne ist es nicht direkt relevant. Jedoch hat es mittelfristig eine Auswirkung, denn wenn das allzu oft gemacht wird, dann wird das den Kostendeckungsgrad senken, weil weniger Leute das Angebot nutzen. Das ist genau das Gegenteil davon, was man in Zusammenarbeit mit der SBB und anderen ÖV-Unternehmen erreicht hat. So konnte mit relativ unkonventionellen Massnahmen das Angebot dahingehend verbessert werden, dass es den Bedürfnissen entgegenkommt und dass die Bahn in letzter Zeit wieder häufiger benutzt wurde. Man will nicht, dass diese Entwicklung wieder rückläufig ist. Der Kanton wird sich dafür einsetzen. Der Sprecher ist überzeugt, dass der Kanton für die aktuellen Massnahmen nicht aufkommen muss und dass zudem die Rechnungen auf Grund von Corona ausgesetzt werden.

://: Die Interpellation ist beantwortet.

