

## **Beschluss des Landrats vom 03.11.2022**

Nr. 1780

### **19. ÖV fit für die Zukunft machen**

2021/590; Protokoll: ps

Landratspräsidentin **Lucia Mikeler Knaack** (SP) informiert, der Regierungsrat nehme das Postulat entgegen und beantrage Abschreibung. Es liegt eine schriftliche Begründung vor.

**Thomas Eugster** (FDP) dankt dem Regierungsrat für die Entgegennahme des Postulats und hält fest, Corona habe eine Änderung gebracht. Es gibt mehr Homeoffice und der Langsamverkehr hat einen starken Aufschwung erlebt, von einer tiefen Basis aus. Dieser Aufschwung ist noch nicht abgeschlossen. Es gibt einen Wandel, der sich auch zukünftig fortsetzen wird – und zwar dann, wenn es noch mehr digitale Möglichkeiten gibt, Transportangebote übers Handy bestellen zu können. Auch selbstfahrende Autos wird es irgendwann geben. Vorerst geht es darum, dass der öV Kunden verliert. Als Unternehmen will man möglichst viel verkaufen. Deshalb ist es wichtig, sich zu fragen, weshalb die Kunden nicht mehr kommen. Die Antwort des Regierungsrats greift deutlich zu kurz. Mit dem GLA gibt es immer wieder neue Angebote. Aber zuerst muss man herausfinden, weshalb die Leute weniger öV fahren. Erst mit diesem Wissen kann das Angebot entsprechend justiert werden. Es gibt innovative Möglichkeiten: Am 27.10.2022 war in der Basler Zeitung ein Artikel über eine Studie, die von der BLS durchgeführt wurde, unter Anwendung künstlicher Intelligenz. Es wurde erhoben, was diejenigen Leute tun, die nicht öV fahren. Mithilfe anonymisierter Handydaten kann dies eruiert werden. Auch die SBB führt im Moment Abklärungen durch, um zu verstehen, wo das Problem liegt. In diese Richtung müsste der Kanton gehen. Es wäre gut, sich mit der BLS oder den SBB auszutauschen. Es ist auch zu überlegen, an gewissen Orten im Kanton mehr Zählstellen einzurichten, um die Daten zum Langsamverkehr zu erheben. Es muss die Frage gestellt werden, wie im öV die Kunden zurückgewonnen werden können und wie das Angebot sein muss, damit die Kunden zurückkehren. Was im GLA getan wird, ist nicht ausreichend. Es werden Angebote ausprobiert, was sicher nicht falsch ist, aber den Trend, dass die Leute andere Angebote nutzen, muss man besser verstehen. Diese Daten müssen ermittelt werden. Darauf zielt das Postulat ab – mehr darüber zu erfahren, weshalb die Leute den öV weniger nutzen und was getan werden kann, damit diese Leute ihn wieder nutzen. Der Redner bittet darum, das Postulat deshalb nicht abzuschreiben.

**Jan Kirchmayr** (SP) schickt voraus, die SP-Fraktion folge dem Regierungsrat. Der Redner hat grundsätzlich Sympathie für eine Strategie bezüglich der letzten Meile und der kombinierten Mobilität und deren Förderung. Diesbezüglich sind auch die Transportunternehmen gefordert. Der Redner ist überzeugt, dass der Regierungsrat diese Herausforderung anerkennt, darüber wurde im Rahmen des 9. GLA bereits berichtet. Am Vorstoss stört der Fokus auf die Kosten. Gewisse Dinge werden vermischt. Der Vorstoss entstand unter dem Eindruck der Coronapandemie, als weniger Leute unterwegs waren. Wer jetzt im Regional- oder Ortsverkehr unterwegs ist, stellt fest, dass die Züge nun wieder voll sind. Gerade der Regionalverkehr ist ähnlich ausgelastet wie vor der Pandemie. Im Fernverkehr gibt es Probleme, weil die Leute weniger pendeln und das Homeoffice bevorzugen. Die Überlegungen zum Kostenwachstum erscheinen fehl am Platz und unnötig. Die Förderung innovativer Mobilitätsformen kann der Redner unterstützen. Der Regierungsrat will das Ziel beibehalten, flächeneffiziente Verkehrsmittel zu fördern. Deshalb soll das Postulat überwiesen und gleichzeitig abgeschlossen werden.

Für **Lotti Stokar** (Grüne) sind die Ausführungen des Regierungsrats ausreichend, um das Anliegen von Thomas Eugster zu beantworten. Die Rednerin ist ebenfalls täglich mit dem öV unterwegs und in der Rush Hour hat man nicht mehr häufig einen Sitzplatz. Der öV ist voll und in der Winterzeit werden noch mehr Leute vom Motorrad oder Velo umsteigen. Es ist nicht einzusehen, weshalb sich der Kanton Basel-Landschaft als einzelner Kanton in der Nordwestschweiz Arbeit machen soll, um das Verhalten der Leute zu erforschen. Tun dies die Unternehmungen, ist dies richtig. Auch die SBB haben letztthin bekanntgegeben, dass ihre Züge mit 95 % wieder so ausgelastet sind wie vor Corona. Die Rednerin ist sehr zuversichtlich, dass der öV bald wieder gleich gut ausgelastet sein wird wie vor Corona. Deshalb besteht kein Anlass, dass seitens Regierungsrat noch weitere Abklärungen getroffen werden. Das Postulat kann abgeschrieben werden.

**Susanne Strub** (SVP) sagt, auch die SVP-Fraktion sei für Überweisen und Abschreiben des Postulats. Die Rednerin ist nicht jeden Tag mit dem öV unterwegs. Wenn sie jedoch unterwegs ist, kann sie feststellen, dass er gut ausgelastet ist. Ist der Kanton der Richtige, um abzuklären, weshalb die Leute den öV nicht nutzen? Da sind die Unternehmen gefragt.

**Felix Keller** (Die Mitte) hält es für berechtigt, gewisse Dinge genauer anzuschauen. Eigentlich geht es um die letzte Meile. Die E-Trottinets erleben vor allem in der Stadt einen Aufschwung, jedoch ist es nicht der Auftrag des Kantons, diese zu fördern, wie die Stadt Basel es tut. Das autonome Fahren wird erwähnt. Diesbezüglich sind SBB, BLT und Autobus AG nicht die richtigen Ansprechpartner. Die Mitte/glp-Fraktion hält den Vorstoss für berechtigt, aber die Antwort des Regierungsrats ist schlüssig. Die Fraktion ist für Überweisen und Abschreiben.

**Marco Agostini** (Grüne) ist anderer Meinung als der Vorredner und hält fest, der Kanton sollte ein Interesse daran haben, zu wissen, wie die Mobilität erfolgt und ob es ungenutzte Kapazität und Leerläufe beim öV gebe, jedoch auch beim motorisierten Verkehr, wobei in neun von zehn Autos eine Person sitzt. Den Redner stört, dass das Postulat nur auf den Langsamverkehr bezogen ist. Es braucht eine Prüfung des gesamten Individualverkehrs. Der Autoverkehr stellt auch eine Konkurrenz zum öV dar. Würde dies ergänzt, könnte der Redner dem Postulat zustimmen. Es ist eine Aufgabe des Kantons und nicht nur der Privatwirtschaft, die Mobilität zu beobachten.

**Thomas Eugster** (FDP) nimmt zur Kenntnis, dass man sich mit der Stellungnahme zufrieden gibt. Wer ist der Auftraggeber beim öV? Das ist der Kanton. Die Leistungserbringer, die beauftragt werden, haben auch ein Interesse. Aber das Urinteresse liegt beim Landrat, denn das Geld soll möglichst sinnvoll ausgegeben werden. Die Coronapandemie ist das eine, das andere ist, dass seit Jahren immer mehr Geld in den öV gesteckt wird, mit guter Intention – aber der Modalsplit bleibt seit Jahren gleich. Man muss sich überlegen, weshalb dies so ist. Man müsste weiter denken – vielleicht nicht bis zu den selbstfahrenden Autos, aber das ist ein anderes Thema. Man sollte jedoch verstehen, weshalb der öV-Anteil beim Modalsplit nicht steigt. Dies hat klare Gründe, und die muss man kennen, ansonsten können keine Gegenmassnahmen ergriffen werden. Zum Votum von Jan Kirchmayr: Die Kosten sind erwähnt, aber will man forschen, kostet dies etwas. Die Studie der BLS war nicht gratis. Die Kosten steigen seit Jahren und sie tun dies weiterhin – dies ist aus dem Aufgaben- und Finanzplan ersichtlich – aber der Modalsplit bleibt konstant gleich. Es liegt im Interesse des Kantons, eine Verbesserung zu erreichen. Der Redner nimmt zur Kenntnis, dass dies für die anderen Fraktionen keine Relevanz hat und haben soll.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) kann keine Entwarnung geben. Die zwei Jahre der Pandemie waren schmerzhaft, auch hinsichtlich des öV. Der alte Zustand ist noch nicht wieder erreicht, auch wenn dies wünschenswert wäre. Die Zahlen sind noch nicht dieselben wie vorher. Die Richtung stimmt, aber es braucht weitere Anstrengungen. Zudem ist einzubeziehen, dass es mehr Home-

office gibt. Mit dem GLA wird versucht, die Leute mit guten Angeboten dazu zu bewegen, sich mit dem ÖV fortzubewegen, um die anderen Netze zu entlasten. Am Schluss braucht es eine Gesamtbetrachtung. Alle Netze sind voll und für neue Möglichkeiten wie eine Veloroute gibt es kaum Platz. Es besteht hier vielmehr eine Konkurrenzsituation. Aber die Netze korrespondieren auch. Sind zwischen Münchenstein und Basel mehr Leute mit dem E-Bike unterwegs, entlastet dies die Strasse und es gibt weniger Leute im Tram; dies ist jedoch auch witterungsabhängig. Das Ganze ist relativ komplex. Grundsätzlich wird auf allen Ebenen daran gearbeitet. Es braucht ein ausreichendes Angebot auf der Strasse, im öV und ein zusätzliches, auf die neuen Bedürfnisse zugeschnittenes Angebot für schnellere Velos. Die E-Bikes bieten in der Agglomeration eine Chance, die anderen Netze zu entlasten – dort, wo es die grössten Probleme gibt.

Die Auslastung ist noch nicht so hoch wie vor Corona. Der Redner erinnert daran, dass Homeoffice noch lange nicht heisst, dass die Leute «at home» sind. Eine Zeitlang gab es keine Sitzungen mehr, alles war online, was heute wieder anders ist – die Leute bewegen sich vielleicht auch im Homeoffice an eine Sitzung. Die Arbeitsfahrten machen aber den kleineren Anteil aus; die Freizeitfahrten sind gewachsen und wachsen immer noch. Deshalb können nicht nur die Pendler betrachtet werden.

Der Baudirektor ist sich mit Thomas Eugster darin einig, dass man sich nicht zurücklehnen und sagen kann, es erhole sich alles von selber. Der Kanton und auch die ÖV-Unternehmen arbeiten daran. Der Kanton verfügt über gute öV-Fachleute, die den GLA erarbeiten. Wegen der Coronapandemie ist es etwas schwieriger zu beurteilen, was die Angebote bringen und wo etwas verbessert werden konnte. Bei der S-Bahn wird der Ausbauschritt 2035 der Region sehr viel bringen, weil es ab 2025 einen Viertelstundentakt zwischen Liestal und Basel geben wird. Kann die Planung beibehalten werden, wird es ab 2029 einen Viertelstundentakt zwischen Basel und Aesch geben sowie ab 2025 einen halbstündlichen Schnellzug von Sissach nach Basel. Weiter ist geplant, den S-Bahn-Verkehr nach Frankreich auszubauen, was aber anspruchsvoll ist. Somit erhält man direkte Züge von Liestal nach Basel, ins St. Johann und nach Mulhouse. Kann der Ausbauschritt nach Frankreich wie geplant umgesetzt werden, wird man auch direkte Züge von Laufen nach Basel, St. Johann und zum EuroAirport erhalten. Es wird die ersten Durchmesserlinien geben – und man hat in Zürich gesehen, dass ein Ausbau der S-Bahn viel Nutzen bringt. Mit der Abschreibung des Postulats ist nicht gemeint, dass man sich zurücklehnt und nichts tut. Der Redner könnte auch damit leben, wenn das Postulat stehen bleibt.

://: Das Postulat wird stillschweigend überwiesen und mit 67:16 Stimmen abgeschrieben.

---