

Bau- und Umweltschutzdirektion
Abteilung öffentlicher Verkehr
Rheinstrasse 29
4410 Liestal

Binningen, 4. September 2019

Vernehmlassung

Revision Dekret über das Angebot im regionalen Personenverkehr (Angebotsdekret)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zum Dekret über das Angebot im regionalen Personenverkehr Stellung nehmen zu können und unterbreiten Ihnen nachfolgend gerne unsere detaillierten Ausführungen und Änderungsbegehren. Unsere Stellungnahme ist gegliedert in generelle Ausführungen sowie unseren Begehren zu den einzelnen Artikeln des Dekretsentwurfs.

1. Generelle Bemerkungen

Wir begrüssen die grundlegende Überarbeitung des Dekrets, das in den vergangenen 20 Jahren die Grundlage für die Planung und die Finanzierung des Angebots des öffentlichen Verkehrs gebildet hat. In diesen Jahren haben sich die Lebens- und Arbeitsgewohnheiten der Menschen stark verändert. War das Angebot in der Vergangenheit stark auf die Nachfrage im Arbeitspendlerverkehr ausgerichtet, beobachten wir heute eine deutliche Zunahme des individuellen Freizeitverkehrs. Das zukünftige Angebot im öffentlichen Verkehr muss auf die technologischen Entwicklungen, die demographische Entwicklung der Bevölkerung und ein verändertes Mobilitätsverhalten reagieren können.

Diese Entwicklungen werden in unterschiedlichen räumlichen Strukturen unterschiedlich erfolgen, weshalb auch im Angebotsdekret eine stärkere **räumliche Differenzierung** vorgesehen werden sollte.

Wir begrüssen grundsätzlich die Klärung, die mit der Überarbeitung erreicht wird. Insbesondere geht die neue **Gliederung des Angebots** in die richtige Richtung.

Aus unserer Sicht sind die Grundsätze zum Betriebsangebot mit dem §10 **Wirtschaftlichkeit** ungenügend.

Die **Grundsätze zum Betriebsangebot** sollten räumlich differenziert unterschieden werden. Während im städtischen Raum der Agglomerationsgemeinden (Birstal, Leimental) bereits heute ein dichtes Angebot besteht, das vor allem vom S-Bahn und Tramnetz mit einer hohen Taktfrequenz bedient wird, stellt sich die Situation im ländlichen Raum ganz anders dar.

In den städtischen Agglomerationsgemeinden des inneren Korridors (Birstal, Leimental, Allschwil, Muttenz, Pratteln) besteht der Optimierungsbedarf zukünftig vor allem in der Erreichbarkeit der wichtigen Arbeitsplatzgebiete, aber auch in der Erreichbarkeit der regional bedeutenden Freizeit- und Kultureinrichtungen sowie der Einkaufsmöglichkeiten. Hier gilt es mit dem Dekret Randbedingungen für die Stärkung der tangentialen Busverbindungen zu schaffen, die diese regional bedeutenden Orte verbinden. Ebenso sind die diversen neuen dichten Quartierplanüberbauungen in die Konzeption einzuschliessen. Das **Kapitel über den Ortsverkehr** ist entsprechend auszugestalten.

Für die Erschliessung der ländlichen Räume mit einem zukunftsorientierten OeV Angebot müsste das Dekret primär Randbedingungen für eine **angebotsorientierte Finanzierung und Planung** schaffen. In diesen Räumen stellen wir neben dem strukturellen und demographischen Wandel der Bevölkerung eine **zunehmende Zentralisierung der Bildungs- und Dienstleistungsangebote** fest. Die medizinische Grundversorgung konzentriert sich zunehmend mit Ambulatorien und Ärztezentren in den zentralen Gemeinden. Die Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf ebenfalls. Die Bildungsangebote auf allen Stufen werden ebenfalls zunehmend regional (Kreisschulen auf der Primarstufe, Konzentration der Sekundarstufe I) und teilweise auch kantonal (Konzentration der Sekundarstufe II im Bildungscluster Muttenz) zusammengeführt. Die Freizeit-, Kultur- und Sportangebote folgen dem gleichen Trend. Für die zunehmend ältere Bevölkerung und die Jugendlichen, die noch nicht Auto fahren können, bildet eine stündliche OeV Verbindung in diesen Gemeinden auch in den Nebenverkehrszeiten ein wichtiges Angebot.

Im Dekret unberücksichtigt ist das **touristische Angebot**. Der ländliche Raum ist ein hervorragendes Wandergebiet, in dem eine Vielzahl von Wanderrouten mit unterschiedlichen Ausgangs- und Zielorten bestehen. Dieses Angebot wird mit dem heute bestehenden OeV Angebot zu wenig unterstützt. Ein stündliches Angebot auch am Wochenende wäre hier eine wichtige Grundlage.

Zu wenig berücksichtigt ist im Dekret die Unterstützung zukünftiger **technologischer Entwicklungen**. Zu bedenken wären hier Finanzierungsmöglichkeiten von alternativen Angeboten, die über den reinen Betrieb von Bussen und Bahnen hinausgehen. Während im dichten städtischen Raum die neuen Sharing Angebote selbsttragend sein könnten, sind sie dies im ländlichen Raum aufgrund der geringeren Dichte nicht. Sie könnten hier aber durchaus eine Alternative und eine wichtige Ergänzung zu einem teuren Busangebot sein. Wir denken hier im z.B. an die Möglichkeit zur finanziellen Unterstützung von Sharing Plattformen, Mobility Angeboten oder die Unterstützung von öffentlichen E-Bike Angeboten. In Zukunft erwarten wir in diesem Bereich

weitere innovative Konzepte und Ideen. Die Grundlage für die Finanzierung dieser Angebote sollte in das Angebotsdekret aufgenommen werden.

2. Zu den Bestimmungen des Angebotsdekrets im Einzelnen

§4 Bestellverfahren im Ortsverkehr

Der Hinweis auf die Bundesverordnung ist ungenügend. Wir fordern eine konkrete Regelung im Zusammenhang mit §9 Absatz 1b im Blick darauf, dass mit dichten Quartierplanüberbauungen in einzelnen Gemeinden der Bedarf für zusätzliche Erschliessungen steigen wird. Denkbar wäre eine Regelung über einen durch die Gemeinden finanzierten Probebetrieb, der sofern er nach einer gewissen Zeit erfolgreich ist, als durch den Kanton finanzierte Linie in den generellen Leistungsauftrag übernommen wird. Im Dekret müssen die Randbedingungen hierfür festgelegt werden.

§5 Angebotsbereiche

Abs. 5.1b: Wir begrüßen den neuen Angebotsbereich des Ergänzungsangebots. Dieser sollte ergänzt werden durch die Erreichbarkeit von bedeutenden Dienstleistungs- und Infrastruktureinrichtungen, wie Einrichtungen der medizinischen Versorgung, Einkaufszentren, Kultur-, Freizeit- und Sporteinrichtungen, Bildungszentren etc. Zusätzlich sollte hier das touristische Angebot aufgenommen werden.

Abs. 5.1c: alternative Betriebsformen sollten mit alternativen Angebotsformen ergänzt werden. „Bei geringer Nachfrage können ergänzend alternative Angebotsformen wie Rufbus, Sammeltaxi, Sharing Mobility et. ebenfalls eingesetzt und finanziell unterstützt werden.“ Damit könnte im Angebotsdekret die Möglichkeit der finanziellen Unterstützung von Sharing Angeboten etc. geschaffen werden.

§6 Betriebszeiten

Der neuen Gliederung können wir folgen. Insbesondere begrüßen wir die Aufnahme des Nachtangebots.

Abs. 6.2a: Hier braucht es im ländlichen Raum eine Ergänzung für den Schülertransport.

Abs. 6.3a: Angesichts des zunehmenden Freizeitverkehrs sollte die Nebenverkehrszeit auf das Kultur- und Sportangebot angepasst werden. Veranstaltungen und Trainingszeiten in den regionalen Zentren oder in Basel dauern meistens bis gegen 22 Uhr. Eine Ausdehnung der Nebenverkehrszeit bis 23 Uhr ist eine wichtige Ergänzung - auch für die Sicherheit der Jugendlichen.

§7 Fahrplanangebot

Abs. 7.4: In den ländlichen Regionen ist aus den oben erläuterten Gründen ein zwei-stündiges Angebot in der NVZ ungenügend. „Für das Grundangebot wird in den HVZ

und NVZ in der Regel mindestens jede Stunde eine Fahrt angeboten. Das Grundangebot ist im ländlichen Raum konsequent auf die Anschlüsse an das übergeordnete Netz und die Schulzeiten abzustimmen.“

§8 Netzgestaltung

Das beschriebene Kriterium ist eine wichtige Randbedingung. Die Netzgestaltung sollte aber ebenso zum Ziel haben, die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr der Ortschaften, dichter Wohngebiete, wichtiger Arbeitsplatzgebiete und wichtiger Einrichtungen im gesamten Kanton zu optimieren. Weiter sind auch die «Gewährleistung der Transportkette» und das Kriterium «direkte Verbindungen» als Grundsätze für die Netzgestaltung aufzunehmen.

§9 Erschliessung

Abs. 9.1b: Diese Formulierung wird der Erschliessung von neuen dichten Überbauungen im Rahmen von Quartierplänen nicht gerecht. Die sechs Hektaren mit mindestens 100 Einwohnern und/ oder Arbeitsplätzen bilden eine zu hohe Hürde. Es ist eine Formulierung zu suchen, die der Erschliessung eines dicht bebauten Gebietes auf weniger grosser Fläche gerecht wird.

Abs. 9.2: Die Abstützung auf die Luftliniendistanz erscheint uns nicht mehr zeitgerecht. Den Verhältnissen besser entsprechend wäre eine Fusswegdistanz in Minuten Gehdistanz als Grundlage. Diese berücksichtigt dank den modernen GIS Werkzeugen auch die topographischen Verhältnisse. Damit könnte auch der in seiner Bedeutung unklare Absatz 9.4 ersetzt werden.

In der Ebene entsprechen die 300m Luftdistanz etwa 5 Gehminuten. Diese können im dicht bebauten städtischen Raum bei einem dichten OeV Angebot als adäquat angesehen werden. In den weniger dicht bebauten Siedlungsgebieten des ländlichen Raums bildet erfahrungsgemäss eine Fusswegzeit von 7 bis maximal 10 Minuten die Grenze der Akzeptanz. Innerhalb dieser Fusswegdistanzen muss ein möglichst wirtschaftliches Angebot des OeV erbracht werden.

Die Abhängigkeit der Distanz in Bezug auf die Angebotsdichte als Erschliessungskriterium können wir nicht nachvollziehen. Auch für ein dichtes Bahnangebot werden die wenigsten Menschen in der Regel bereit sein, einen längeren Fussweg als 10 Minuten in Kauf zu nehmen.

In Bezug auf die Erschliessungspflicht schlagen wir vor, Zielgrössen an Stelle von starren Kriterien vorzugeben. In der Regel sollte in dicht bebauten Gebieten eine Fusswegdistanz von 5 Minuten und in weniger dicht bebauten Gebieten eine maximale Fusswegdistanz von 10 Minuten eingehalten werden. Für Ausnahmen von dieser Regel sind in Absprache mit den betroffenen Gemeinden und nach wirtschaftlichen Kriterien Lösungen zu suchen.

Auf jeden Fall lehnen wir die im Abs. 9.2a-c gegenüber dem bisherigen Dekret zum Teil erheblich längeren Luftliniendistanzen vehement ab. Die neu mit «500 Meter» definierte Luftliniendistanz bei dicht befahrenen Linien statt bisher 350 Meter hätte zum Beispiel in den Agglomerationen und städtischen Räumen zur Folge, dass auf

einen Schlag das öV-Angebot erheblich verschlechtert werden könnte. Diese Änderung zielt vollständig in die falsche Richtung.

§10 Wirtschaftlichkeit

Dieser Abschnitt ist durch den Grundsatz einer angebotsorientierten Planung und Finanzierung im ländlichen Raum zu ergänzen.

Abs. 10.3 und 10.4: Im ländlichen Raum sind die Linien angebotsorientiert unabhängig vom Kostendeckungsgrad zu betreiben. Alternative Angebotsformen und zukünftige neue Mobilitätsangebote (Sharing Angebote etc) können im Rahmen des GLA finanziell unterstützt werden und das Linienangebot ergänzen.

§11 Auslastung

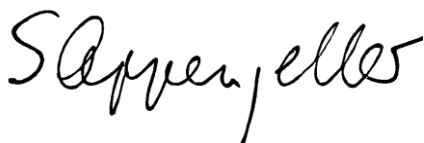
Abs. 11.1: Mit einer Unterschreitung muss die betroffene Gemeinde einverstanden sein. Der Absatz ist entsprechend zu ergänzen.

Abs. 11.2: Bei der Berechnung der «ungenügenden» Nachfrage soll «nur» das Kriterium weniger als 10 Prozent der Sitzplätze verwendet werden. Dies weil die Anzahl Stehplätze je nach Fahrzeugtyp und angewendete Berechnungsmethode stark variieren können.

Wir danken Ihnen für die wohlwollende Prüfung unserer Vorschläge und Aufnahme in die Landratsvorlage. Für Rücksprachen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüsse

Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr
Nordwestschweiz



Stephan Appenzeller
Präsident