

Fast ohne Fahrgäste unterwegs

Verkehr Die Linie 92 in Baselland und die Linie 32 in Basel-Stadt sind die ÖV-Strecken mit dem tiefsten Kostendeckungsgrad. Trotzdem müssen die wenigen Nutzer nicht befürchten, dass die Linien verschwinden.

Alex Reichmuth

8,4 Prozent. So tief ist der sogenannte Kostendeckungsgrad der BLT-Linie 92, die von Reigoldswil über Liedertswil, Oberdorf und Bennwil nach Hölstein fährt. Es ist der tiefste Kostendeckungsgrad einer Linie des öffentlichen Verkehrs in der Region Basel und bedeutet, dass die Erträge durch Billettkäufe nur 8,4 Prozent der Kosten decken. Den Restbetrag übernehmen der Kanton Baselland und der Bund.

Die Linie 92 zählt mit seinem Kostendeckungsgrad unter zehn Prozent zu denjenigen 33 Strecken in der Schweiz, bei welchen der Bund prüft, ob er sich weiterhin an den Kosten beteiligen will (siehe BaZ vom Montag). Überprüft werden auch die Strecken, welche im urbanen Gebiet bloss einen Deckungsgrad zwischen 10 und 20 Prozent aufweisen. Zieht sich der Bund zurück, müssten die Kantone und Gemeinden finanziell in die Bresche springen oder die Strecken müssten stillgelegt werden.

88 Fahrgäste pro Tag

Gemäss Andreas Büttiker, Direktor der Baselland Transport AG (BLT), nutzen nur gerade 32 000 Fahrgäste jährlich die Linie 92. Das macht 88 Fahrgäste pro Tag. Es sind zu etwa zwei Dritteln Schülerinnen und Schüler, die vor oder nach der Schule einen Transport brauchen, zum Beispiel von Oberdorf nach Reigoldswil oder von Bennwil nach Oberdorf. Die Linie ist zweigeteilt: Von Hölstein über Oberdorf nach Liedertswil fährt die BLT selber mit einem



Der 32er-Bus von Riehen zur Chrischona fährt im Schnitt nur mit sieben Fahrgästen. Foto: Florian Bärtschiger

Bus. Von Reigoldswil nach Oberdorf bedient ein Drittanbieter im Auftrag der BLT die Strecke mit einem 15-plätzigem Sprinter-Bus.

Die BLT würde die Linie 92 so effizient wie möglich betreiben, sagt Andreas Büttiker – darum auch die Aufteilung auf die beiden Teillinien. Zur Effizienz gehöre auch, dass der Bus werktags nur neunmal fahre (am Samstag und Sonntag gar nur fünfmal) – allerdings gut abgestimmt auf die Bedürfnisse der Schüler und die Anschlüsse an die Waldenburgerbahn in Oberdorf und Hölstein.

«Für die Region ist dieser Bus wichtig», sagt Rafael Moser, Gemeinderat von Reigoldswil. Talabwärts seien Gemeinden wie Reigoldswil oder Oberdorf gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen, bei den Querverbindungen von Tal zu Tal aber hapere es. Denn leider würden diese Querverbindungen, zu denen auch die Linie 92 zähle, immer mehr zusammengestrichen. «Man hat angenommen, damit den Kostendeckungsgrad verbessern zu können. Das hat aber nicht funktioniert», so Rafael Moser.

Büttiker von der BLT glaubt aber nicht daran, dass mehr Kurse auf der Linie 92 zu einem besseren Kostendeckungsgrad führen würden. «Es liegt an der geringen Auslastung der Busse, dass dieser so tief ist.» Die Linie biete die Grundversorgung mit öffentlichem Verkehr für Bennwil und Liedertswil, die wenig Einwohner aufweisen. «Wenn die Busse öfter fahren, hätte man kaum mehr Passagiere.»

«Die Nachfrage ist tief», sagt auch Dominic Wyler, Verkehrsplaner beim Kanton Baselland, zur Linie 92. Das liege unter an-

derem daran, dass sich die Bedürfnisse der Schüler nicht mit dem Taktfahrplan in Übereinstimmung bringen liessen.

Bei regionalen Linien übernehme der Kanton 62 Prozent und der Bund 38 Prozent der ungedeckten Kosten, so Wyler. Selbst wenn sich der Bund von der Finanzierung der Linie 92 zurückziehe, würde diese weiterbetrieben. «Denn gemäss dem kantonalen Gesetz muss jede Gemeinde durch ein Grundangebot an öffentlichem Verkehr versorgt werden.» Allenfalls müsste der Kanton das Defizit selber tragen.

Im Viertelstundentakt

Im Kanton Basel-Stadt ist die Linie 32 von Riehen über Bettingen zur Chrischona diejenige Strecke des öffentlichen Verkehrs, die den tiefsten Kostendeckungsgrad aufweist. Dieser beträgt 19,9 Prozent. Grund für den tiefen Wert ist auch hier eine tiefe Auslastung. Laut dem Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) beträgt diese im Schnitt sieben Fahrgäste pro Bus.

«Wir bieten den Bewohnerinnen und Bewohnern von Bettingen bewusst denselben Service public wie jenen der Stadt und der Gemeinde Riehen», schreibt das BVD. Entsprechend fährt der 32er im Viertelstundentakt, obwohl Bettingen nur 1200 Einwohner zählt. Zur tiefen Auslastung beigetragen habe die neue Linie 42 von Bettingen zum Friedhof Hörnli, der dem 32er Kundschaft entziehe. Der Bund bezahlt übrigens nichts für die Linie 32: Seit diesem Jahr übernimmt der Kanton die Kosten des Angebots.

Nachrichten

19-jährige Fahrerin nach Kollision schwer verletzt

Duggingen Bei einer Frontalkollision mit einem Lastwagen in Duggingen ist eine 19-jährige Autofahrerin schwer verletzt worden. Sie war in einer Rechtskurve auf die Gegenfahrbahn geraten und danach frontal mit einem entgegenkommenden LKW zusammengestossen. Der Unfall ereignete sich am Montag kurz vor 16 Uhr, wie die Polizei Basel-Landschaft mitteilte. Die junge Frau wurde von der Sanität ins Spital gebracht. Auch der Lastwagenfahrer erlitt dabei Verletzungen. (sda)

Holzschlag beim Vita-Parcours Rütihard

Muttenz Für einen Sicherheitsholzschlag muss im Bereich des Vita-Parcours auf der Rütihard eine Strecke gesperrt werden. Im besagten Waldgebiet seien zahlreiche Eschen vom Eschentriebsterben befallen und müssten gefällt werden, schreibt die Gemeinde Muttenz in einer Mitteilung vom Montag. Im selben Schritt müssten weitere Bäume entlang der Strasse zum Reservoir Rütihard gefällt werden. (red)

Korrekt

In der Ausgabe vom 17. Februar schlichen sich beim Artikel «Mit Feuer und Feinschliff» über den School Dance Award 2020 ein paar Fehler ein. So sind Humans United von der Sekundarschule Vogesen die Sieger der Kategorie Sek I Basel-Stadt und nicht die Drittplatzierten. Und die Sieger der Kategorie Sek II Basel-Stadt sind Black Illusion von der Berufsschule BS und nicht wie berichtet Wolkenbruch vom Gymnasium Kirschgarten. Zudem sind auf dem Bild nicht Humans United abgebildet, sondern Dark Explosion. (red)

Hafenbecken-Kritiker erhält von Baudirektor Isaac Reber einen Maulkorb

Rollenkonflikt Nach Meinungsäusserung im Fachblatt: Raumplaner Martin Kolb muss Pro-Natura-Tätigkeit sistieren.

Einmal mehr durften sie in der Schweizerischen Bauzeitung «Tec 21» ihre Meinung kundtun, die Beton-Lobbyisten des geplanten und umstrittenen Hafenbeckens 3 und des projektierten Container-Umschlagplatzes an der Stadtautobahn. Nach Erscheinen der einseitigen Artikel Ende Oktober wollte sich der Baselbieter Raumplaner Martin Kolb, Pro-Natura-Vorstandsmitglied, nicht mehr zurückhalten. Er griff in die Tasten, um einen Leserbrief im führenden Blatt für Architekten, Ingenieurinnen, Bauträger, Planerinnen, Projektleiter und öffentliche Verwaltungen in der Deutschschweiz zu platzieren.

Den Hafenpromotoren warf Kolb in seinem Leserbrief vor, eine mit ihren Zahlen und Perspektiven «verzerrte Wahrnehmung des Gateway-Basel-Nord-Projektes» zu produzieren. Er bedauerte, dass die Befürworter dieses Hafenbeckens die Bedeutung des bundesrechtlich geschützten Naturgebietes verkennen. Es handle sich um eine «systematische Geringschätzung dieser Flächen, die vollständig zerstört werden sollen». Immerhin sind sie im Inventar der Trockenwiesen und Weiden von nationaler Bedeutung aufgeführt und darin als «speziell wertvoll» ausgewiesen, so Kolb.

Die Meinungsäusserung des Baselbieter Chefbeamten dürfte

der Promotoren-Gruppe um Rheinlifendirektor Hans-Peter Hadorn und Basler Wirtschaftsdirektor Christoph Brutschin die Zornesröte ins Gesicht getrieben haben. Wohl auch deshalb, weil der Baselbieter Raumplanungsexperte am 22. November 2019, in der 47. Ausgabe der Fachzeitschrift, darauf hinwies, dass «die SBB und das Bundesamt für Verkehr (BAV) gemeinsam mit der Basler Regierung ein Projekt pushen, das vor dem Bundesgericht voraussichtlich keinen Bestand haben wird».

Nach der Publikation intervenierten die Hafenpromotoren beim Vorgesetzten von Martin Kolb – beim Baselbieter Baudirektor Isaac Reber. Gemäss Recherchen der BaZ ist Martin Kolb drei Tage nach Erscheinen des Leserbriefs, also am 25. November, zum Gespräch mit dem Chef aufgeboten worden. Am 27. November wurde über die Vorstandstätigkeit hinaus gleich auch die Mitgliedschaft Kolbs bei Pro Natura sistiert. Der Chefbeamte war so innert einer Arbeitswoche auf Linie gebracht. Kolb will sich dazu nicht äussern.

BUD bestätigt

Auf seiner Internetseite dokumentiert der Naturschutz-Verband die «Naturschutz-Absenz» ihres Vorstandsmitglieds mit den



Martin Kolbs Meinungsäusserung sorgte für rote Köpfe. Foto: Mischa Christen

Worten «Martin Kolb: Bau- und Planungsvorhaben, Basel Nord, (pausiert)».

Der Sachverhalt wird von der Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD) bestätigt: Martin Kolb habe im letzten Jahr bei der Pro Natura Basel eine Tätigkeit im Vorstand übernommen und sei in dieser Funktion mit der Thematik Basel-Nord befasst. «Da der Kanton Basel-Landschaft Mitträger der Schweizerischen Rheinhäfen ist, wären mit dieser Aufgabe zweifellos Rollenkonflikte verbunden», schreibt BUD-Mediensprecher Nico Buschauer. Um die Rollenkonflikte zu vermeiden, habe Kolb «in Absprache

mit dem Direktionsvorsteher der BUD» seine Tätigkeit als Vorstandsmitglied von Pro Natura Basel bis zu seiner Pensionierung Ende September 2020 sistiert.

«Kolbs Leserbrief muss die Herren getroffen haben. Sie reagieren nervös», kommentiert Oliver Balmer, Präsident von Pro Natura Basel-Stadt, den Vorgang. Solche Druckversuche sind auch Roman Mayer, Geschäftsführer der Container-Umschlagfirma Swissterminal AG, nicht unbekannt. Nachdem Swissterminal den Kampf gegen den neuen Hafenmonopolisten aufgenommen habe, sei er von Hafendirektor Hadorn direkt kontaktiert wor-

«Kolbs Leserbrief muss die Herren getroffen haben. Sie reagieren nervös.»

Oliver Balmer
Präsident Pro Natura Basel-Stadt

den: «Am Telefon sagte er mir, ich solle aufhören, sonst würde er andere Geschütze auffahren», berichtet Mayer, um welche Art von Geschützen es sich handeln würde, konnte er während jenem Telefonat nicht herausfinden.

Grund dazu, nervös zu reagieren, haben die Hafenpromotoren allemal: Am vergangenen Freitag hat ein breit abgestütztes Komitee das Referendum gegen das Hafenbecken 3 ergriffen. Zweimal mussten die Rheinhäfen vor nationalen Gerichten einstecken, weil man Einsprechern die Parteirechte verweigert hatte. Dies hat zur Folge, dass vorderhand 83 Millionen Franken Projektgelder vom Bund blockiert sind. Darüber hinaus gibt es eine ganze Reihe von Studien und Berichten, die vor dem umstrittenen Container-Umschlagplatz warnen. Die Schreiben reichen weit zurück: Vor der Jahrtausendwende hielt die Basler Regierung

«eine Dislokation des Hafens für die Hafenwirtschaft für nicht ansatzweise verkraftbar». Die Studie «Grossterminal 2012» des Bundesamtes für Verkehr kommt für das Terminal Basel-Nord zu verheerenden Schlüssen. Ein Grossterminal sei nicht geeignet für die Schifffahrt, die Kapazitäten reichten im Hafenbecken 3 nicht aus.

Wohnungsbau am Wasser

Von solchen Warnungen ist in all den Ausgaben, in welchen die Hafenpromotoren beinahe im Jahresturnus in der Fachzeitschrift geschrieben haben, nie die Rede. Mehr noch als die gigantischen Bauaufträge im Wert von 240 Millionen Franken für das Hafenbecken und das Bahn-Schiff-Lastwagen-Terminal wird das Potenzial für Wohnungsbau am Wasser hochgelobt.

«Pro Natura Basel wird dieses unsinnige Projekt juristisch durch alle Instanzen bekämpfen, denn damit würde das bei weitem grösste und wertvollste Naturschutzgebiet im Kanton und in der Region zerstört», sagt Martin Kolb dem Projekt den Kampf an. Bis Ende September aber hat der Baselbieter Baudirektor Isaac Reber das private Engagement seines Chefbeamten lahmgelegt.

Daniel Wahl