

Liestal fürchtet blankes Chaos

Waldenburgerbahn Pläne zur Umspurung der WB seien realitätsfern, findet Liestals Stadtrat

VON ANDREAS HIRSBRUNNER

Heute dürfte die Bau- und Planungskommission des Landrates in zweiter Lesung entscheiden, ob sie sich bei der künftigen Spurweite der Waldenburgerbahn (WB) hinter die Regierung stellt. Diese empfiehlt dem Landrat bekanntlich, die jetzige, weitgehend exotische 75-Zentimeter-Spur auf einen Meter zu verbreitern, um den Bahnbetrieb auch langfristig sicherzustellen. Allerdings weht der Spurerweiterung neuerdings eine kräftige Bise entgegen.

So suggerierte eine sehr gut besuchte Podiumsdiskussion vergangene Woche in Waldenburg (die bz berichtete), dass das Tal-Herz für die traditionelle Schmalspur schlägt. Und jetzt tauchen auch in Liestal plötzlich grosse Fragezeichen zur Spurerweiterung auf. Zwar äussert sich der Stadtrat, der die Thematik an seiner vorgestrigen Sitzung nochmals besprach, nicht explizit für die eine oder die andere Spurweite - in der Vernehmlassung hatte er noch für die Meter-Spur plädiert -, aber er führt Zweifel an, ob das bisher vorgesehene Umspur-Szenario realistisch ist. Denn Liestal befürchtet das blanke Chaos.

Pendler steigen auf Auto um

Werfen wir einen Blick auf den von der Regierung vorgesehenen Ablauf: Im Jahr 2022 bauen die SBB das vierte Gleis ein und sperren deshalb den Abschnitt Liestal Bahnhof bis Altmarkt für die WB. Weil die WB damit auf einem Teilstück sowieso nicht fahren kann, soll während dieses Jahres gerade die ganze Strecke bis Waldenburg auf Meter-Spur umgebaut werden. Die WB-Fahrgäste - an einem normalen Werktag sind das 4000 - werden während dieser Zeit mit Bussen von und nach Liestal transportiert.

Was heisst das nun konkret? Weil ein Grossteil dieser Fahrgäste Pendler sind, die die morgendlich und abendlich im Viertelstundentakt fahrenden WB-Züge benutzen, werden die meisten Busse auch zu diesen Spitzenzeiten verkehren. Um einen vollen WB-Zug mit etwa 200 Passagieren zu ersetzen, braucht es zwei Gelenkbusse. Somit werden also zu Stosszeiten bis zu acht zusätzliche Busse stündlich vom und zum Liestaler Bahnhof fahren.

Dieses Szenario kann sich Liestals Stadtpräsident Lukas Ott schlicht nicht vorstellen: «Ich weiss nicht, wo all diese zusätzlichen Busse am Bahnhof Liestal, der genau zu dieser Zeit eine Grossbaustelle sein



Lukas Ott fordert Verhandlungen mit den SBB, dass das Waldenburgerli hier nicht ein Jahr lang ausgesperrt wird. KEN

«Ich weiss nicht, wo all diese zusätzlichen Busse an der Grossbaustelle Bahnhof Liestal ihre Fahrgäste ein- und ausladen sollen.»

Lukas Ott
Liestaler Stadtpräsident

wird, ihre Fahrgäste ein- und ausladen sollen.» Denn die SBB bauen dann in Liestal nicht nur ihr viertes Gleis sowie ein neues Wendegleis für die S-Bahn, sondern auch noch ein neues Bahnhofgebäude. Ott befürchtet, dass die einjährige Sperre der WB mit absehbaren Busverspätungen die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs im Waldenburger Tal massiv beeinträchtigt und Pendler nachhaltig aufs Auto umsteigen werden.

Gleiche Spielregeln für SBB und WB

Dies würde zwar das Buschaos am Liestaler Bahnhof etwas mildern, aber gleichzeitig zu anderen Problemen führen. Ott: «Wir haben am Bahnhof Liestal auch keinen Platz für eine grosse Zunahme im Bereich Park and Ride. Wir sind darauf angewiesen, dass ein grosser Teil der Pendler aus dem Waldenburger Tal, die in Liestal auf die SBB umsteigen, mit der WB und nicht mit dem Auto hierher kommen.» Deshalb müsse, so fordert Ott, das WB-Pro-

jekt und insbesondere auch die Bauphase unter dem Gesichtspunkt der öV-Attraktivität angeschaut werden.

Aber ob Umbau auf Meter-Spur oder nicht, muss der Abschnitt Liestal Bahnhof-Altmarkt 2022 nicht sowieso gesperrt und zumindest hier auf Busbetrieb umgestellt werden? Ott winkt ab. Der Vierspurusbau in Liestal beschäftige die SBB während acht Jahren und während der ganzen Zeit erfolgten die Arbeiten «unter dem rollenden Rad». Weshalb aber gleichzeitig die WB-Linie während eines ganzen Jahres stillgelegt werden müsse, sei nicht nachvollziehbar. «Hier muss mit den SBB als Verursacherin der Baustelle im Burggraben hart verhandelt werden. Ich habe diesbezüglich bisher keine Aktivitäten festgestellt», sagt Lukas Ott. Und wenn die WB-Gleise nicht alle gleichzeitig ausgewechselt werden müssten, wie es bei einer Umspurung der Fall wäre, könnten die Arbeiten etappiert etwa in den verkehrssärmeren Schulferien durchgeführt werden.

Basel-Stadt

Gerichtsgesetz landet vor Bundesgericht

Gegen den Parlamentsbeschluss des Basler Grossen Rates vom 3. Juni zur Revision des Gerichtsorganisationsgesetzes ist Beschwerde beim Bundesgericht eingereicht worden. Dies wurde gestern dem Grossen Rat bekannt gegeben. Die Beschwerde habe keine aufschiebende Wirkung. Die Juristen der Regierung sollen den Grossen Rat in Lausanne vertreten. Letzterer hatte die Revision samt Verfassungsänderung ohne Gegenstimmen beschlossen, das Volk stimmt am 15. November über die Verfassungsänderung ab. Die Beschwerde stammt von einer Privatperson. Der Beschwerdeführer fordert unter anderem, sämtliche pendenten Verfahren seien zu sistieren, bis das Basler Gerichtsorganisationsgesetz korrekt sei - er stand selber in Basel vor dem Richter. Die Person beklagt, die Revision sei verfassungswidrig und inkompatibel mit der Menschenrechtskonvention. (SDA)

Grosser Rat

Grünes Licht für Helvetia-Hochhaus

Die Versicherungsgesellschaft Helvetia kann ihren Hauptsitz an der St.-Alban-Anlage erneuern und erweitern. Der Grosse Rat hat den Bebauungsplan gutgeheissen. Ein Wohnhaus muss nun dem neuen, elfstöckigen Bürogebäude von Herzog und de Meuron weichen, dem Kernstück der neuen Überbauung. Die Zahl der Arbeitsplätze soll im Büroteil des Planperimeters um 400 auf 1200 steigen. Am Ende der gestaffelt geplanten Überbauung soll der Wohnanteil grösser sein als heute: In einer späteren Etappe will Helvetia auf der anderen Seite der St.-Alban-Anlage einen Neubau mit 50 Mietwohnungen erstellen. Der Bebauungsplan wurde nach kurzer Debatte gutgeheissen. Kritik aus dem rot-grünen Lager gab es trotzdem, weil sofort ein Wohnhaus abgerissen und durch ein Bürohaus ersetzt werden soll, während die geplanten neuen Wohnungen erst 2025 gebaut werden. Weiter wurde auch das Helvetia-Projekt am Steinengraben kritisiert, wo mehrere Altbauten mit günstigen Wohnungen einem Bürogebäude weichen sollen. (SDA)

Weiter mit Museumspass in die Fondation Beyeler

Defizit Die mit Geldsorgen kämpfende Fondation Beyeler ärgert sich über den Einnahmenverlust wegen des Museumspasses. Ein Ausstieg steht dennoch nicht zur Debatte.

VON PETER SCHENK

Die Fondation Beyeler braucht dringend Geld und kämpft mit einem Defizit von über fünf Millionen Franken. Deshalb verlangt sie vom Kanton Basel-Stadt eine höhere Subvention, wie die «Schweiz am Sonntag» kürzlich berichtet hat. Als einen Grund für die Verluste nennt die Fondation im Ratschlag zur Bewilligung von Staatsbeiträgen für die Jahre 2016 bis 2019, dass ihr durch die Museumspassinhaber Einnahmen in der Grössenordnung von 500 000 Franken pro Jahr entgingen. Von jährlich 320 000 Besuchern

würden über 20 Prozent mit dem Pass kommen. Laut Regierung ist eine Erhöhung der Subvention, die knapp zwei Millionen Franken pro Jahr beträgt, nicht möglich. Ein Ausstieg aus dem Museumspass sei zudem kurzfristig nicht vorgesehen und frühestens 2017 möglich.

Und weiter: «Insbesondere das Thema des Museumspasses, der ein triregionales Projekt darstellt, ist für den Regierungsrat vorläufig ein elementarer Bestandteil des Leistungsauftrags.» Der Staatsbeitragsvertrag 2016 bis 2019 verpflichte das Beyeler-Museum zur Teilnahme. Eine allfällige Veränderung müsse mittelfristig diskutiert und mit dem Museum geklärt werden. Sie scheint nicht aktuell zu sein. Die Kaufmännische Direktorin Ulrike Erbslöh teilt mit: «Die Fondation Beyeler plant derzeit keinen Austritt aus dem Museumspass.»

Austrittsdiskussion schon 2004

Trotz der Entwarnung: Die Diskussion ist nicht neu und der Austritt war schon

einmal für Ende 2004 angekündigt worden. Damals argumentierte der Kaufmännische Direktor mit einem Jahresverlust von 300 000 Franken durch den Pass.

Der Austritt konnte mit einer Neuregelung verhindert werden, indem Passinhaber in sieben Museen bei grossen Ausstellungen bis zu fünf Franken zuzahlen mussten. Die Zuzahlung erwies sich aber als keine gute Lösung: «Es war aufwendig und gab mehr Ärger als Mehreinnahmen», erinnert sich Gilles Meyer, Geschäftsführer des Passes. Man habe schliesslich die Rückerstattung für die Museen erhöht und Beyeler blieb.

Heute erhält die Fondation wie jedes Museum 30 Prozent pro verkauften Pass, das sind 38 Franken. Insbesondere bei grossen Anlässen wie der Gauguin-Ausstellung steigen die Verkaufszahlen an. Ausserdem gibt es für jeden Eintritt 50 Prozent des Durchschnittseintrittspreises - hierbei sind Ermässigungen wie für Jugendliche oder IV-Bezüger berücksichtigt.

«Manche gehen mit dem Pass mehrmals in eine Ausstellung, was sie sonst nicht machen würden. Der Einnahmenverlust der Museen ist also theoretisch.»

Gilles Meyer
Geschäftsführer Museumspass

Befragt zum Einnahmenverlust von 500 000 Franken pro Jahr fällt Meyer aus allen Wolken. «Die Museen gehen davon aus, dass die Besucher mit Pass sowieso kommen. Manche gehen aber wegen des Passes mehrmals in eine Ausstellung, was sie sonst nicht machen würden. Es handelt sich um einen theoretischen Einnahmenverlust.» Nicht berücksichtigt seien zudem Zusatzeinnahmen im Museumsshop.

Grössere Beteiligung möglich

Auf die Frage, wie die Fondation auf die 500 000 Franken komme, geht Erbslöh nicht ein, sie bestätigt aber die Summe. Sie erachte es «als positiv, wenn die Entwicklung der Strategie und die Ziele» des Passes laufend diskutiert werden. Dies scheint durchaus der Fall zu sein. So hat sich der Pass neu zum Ziel gesetzt, Museen, die am meisten unter dem Verlust leiden, mehr auszahlungen. «Sie bekommen aber nur mehr Geld, wenn wir welches zu verteilen haben», sagt Meyer. KOMMENTAR SEITE 35

Hier ein topaktueller Link zu Ihrer Region.

www.aargauerzeitung.ch

Von A bis Z informiert. az