

BLT-Chef will nicht «Fuhrhalter» werden

Aus dem Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) ein Verkehrsverbund zu machen, ist umstritten



Fusion der Verkehrsbetriebe gefordert. Verkehrsmittel wie die Regio-S-Bahn fahren ständig über Kantonsgrenzen, also sollen auch die verschiedenen Unternehmen der Region zusammengelegt werden, wird verlangt. Foto Henry Muchenberger

MARTIN BRODBECK

Mit einem Verkehrsverbund nach Zürcher Vorbild soll der öffentliche Verkehr verbessert werden. Diese Forderung der «Starken Region» stösst auf heftigen Widerstand. Auch bei BLT-Direktor Andreas Büttiker.

Ein gemeinsamer Verkehrsverbund soll künftig treibende Kraft für die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs der Nordwestschweiz werden. Diese Forderung erhebt die Vereinigung «für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz». In parlamentarischen Vorstössen im Basler Grossen Rat und im Baselbieter Landrat wird dieses Begehren auf die politische Ebene gebracht (die baz berichtete).

«MEHR BÜROKRATIE». Während ein Tarifverbund, wie er in der Nordwestschweiz seit 1987 besteht, nur dazu führt, dass die beteiligten Verkehrsunternehmen einheitliche Tarife und Fahrkarten schaffen und diese gegenseitig anerkennen, geht ein Verkehrsverbund weiter: Bleibt bei Tarifverbänden die Angebotsplanung und -koordination grundsätzlich weiterhin bei den einzelnen Unternehmen und den politischen Behörden der verschiedenen Kantone, ermöglicht ein Verkehrsverbund ein koordinierteres Vorgehen. Darum ist die «Starke Region» überzeugt, dass «ein Verkehrsverbund als rechtlicher, organisatorischer und betrieblicher Zusammenschluss ein besseres Angebot für die Fahrgäste ermöglichen wird».

Doch der Vorstoss der «Starken Region» stösst bei Andreas Büttiker, Direktor der Baselland Transport AG und Chef des Tarifverbands Nordwestschweiz (TNW), auf starken Widerstand. Die Koordination zwischen den beiden wichtigsten Anbietern – BVB und BLT –

sei heute schon durch eine paritätische Kommission sichergestellt. Auch für die Regio-S-Bahn gebe es ein entsprechendes Gremium der beteiligten Partnerkantone und Unternehmen.

Für den Kanton Zürich mit seinen 44 Unternehmen des öffentlichen Verkehrs mache ein Verkehrsverbund als Koordinationsinstrument allenfalls Sinn, räumt Büttiker ein. In der Nordwestschweiz mit nur sieben beteiligten Unternehmen führe jedoch ein Verkehrsverbund «nur zu mehr Bürokratie».

Und der Chef des grössten Baselbieter Verkehrsunternehmens fährt mit noch grösserem Geschütz auf. Ein Verkehrsverbund entspreche nicht dem Trend, der Verkehrsunternehmen zu mehr unternehmerischem Handeln führe. Denn die einzelnen Unternehmen würden so «zu besseren Fuhrhaltern» degradiert, die kein Interesse mehr an Eigeninitiativen hätten. Er, Büttiker, jedenfalls könne sich für sich eine solche Rolle nicht vorstellen. Doch selbst den Chef eines Nordwestschweizer Verkehrsverbundes würde Büttiker nicht beneiden. Das Verbundmodell sei zu schwerfällig, während selbstständige Unternehmen rasch handeln könnten.

In der Praxis des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) finden sich Büttikers Schreckensvisionen nicht, kontert ZVV-Sprecherin Beatrice Henes. Von «Fuhrhaltern» könne keine Rede sein: «Wir verkehren miteinander auf gleicher Augenhöhe.» Auch werde den beteiligten

Transportunternehmen nicht die unternehmerische Freiheit genommen. Für die strategische Planung sei der ZVV verantwortlich, doch habe man acht Regionen geschaffen, die von acht marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen geleitet werden. Diese sind eigenverantwortlich für Angebotsplanung, takti-

sches Marketing und Produktion zuständig. Auch habe man verschiedenen Unternehmen Teilbereiche für den gesamten Verkehrsverbund übertragen, beispielsweise den elektronischen Fahrplan.

PLANUNG. Hauptvorteil eines Verkehrsverbundes ist laut Henes die Planung des Angebotes für das gesamte Verbundgebiet. Das führe für die Kunden zu attraktiven Verkehrsverbindungen. Doch auch für die Politiker werde es einfacher – weil sie nur noch einen Ansprechpartner haben. Nicht zuletzt garantiere der Zürcher Verkehrsverbund auch einen einheitlichen Qualitätsstandard der beteiligten Verkehrsunternehmen, ergänzt Henes.

Alles Argumente, welche die «Starke Region» ebenfalls ins Feld führt. Doch weil sie weiss, dass in der Nordwestschweiz kleinere Brötchen gebacken werden als in der Region Zürich, lässt sie ein Hintertürchen offen. In Form eines «Zwischenschritts»: Allenfalls solle geprüft werden, ob eine «Verkehrsgemeinschaft» als Vorstufe zu einem Verkehrsverbund zu schaffen sei.

Doch auch Büttiker zeigt sich nicht ganz unversöhnlich. Er könne dem Vorstoss auch positive Seiten abgewinnen. Etwa wenn er eine Diskussion auslöse, welche die Schaffung eines Fonds für den öffentlichen Verkehr zum Ziel habe.

Strafgebühren für SBB

NEUES SYSTEM. Zur Verkehrsverbundsdebatte will sich der Baselbieter Baudirektor Jörg Krähenbühl noch nicht äussern. Als «Option» bezeichnet er dagegen ein Bonus-Malus-System für die S-Bahn. Wird es eingeführt, müssten die SBB für Verspätungen zahlen (vgl. Seite 1, Kommentar unten).

kommentar

Die SBB gehören an den Pranger

MARTIN BRODBECK



Die S-Bahn im dicht bevölkerten Baselbieter Ergolzthal ist schlechter als im Toggenburg. Dort verkehrt die S-Bahn im exakten Halbstunden-Takt mit wenigen Störungen. Hier ist nur ein Hintertakt möglich. Und selbst dieser wird durch Pannen und Verspätungen oft über den Haufen geworfen.

Dass die S-Bahn in der zweitgrössten Agglomeration der Schweiz nicht einmal den Standard ihrer Schwester in der abgelegenen St. Galler Talschaft erreicht, ist untragbar. Natürlich gibt es Unter-

schiede. Im Toggenburg hat die S-Bahn die Geleise praktisch für sich, in der Region Basel teilt sie diese mit Personenfernverkehr und Güterverkehr. Diese Ausgangslage dient den SBB jeweils als pauschale Entschuldigung. Teilweise zu Recht. Doch teilweise ist es auch eine Ausrede: Bahnpendler im Ergolzthal erleben fast täglich, dass sie sogar wegen Güterzügen hintanstehen müssen.

Ohne Druckmittel ist von den SBB keine Besserung zu erwarten. Darum sind die regionalen Verkehrspolitiker gefordert – allen voran der neue Baselbie-

ter Bau- und Umweltschutzdirektor Jörg Krähenbühl. Bis Ende 2009 ist sein Handlungsspielraum zwar eingeschränkt. Denn erst dann läuft der jetzige Leistungsauftrag aus. Doch schon jetzt liesse sich im Hinblick auf den neuen Leistungsauftrag Druck aufsetzen. Ab 2010 sollte auch in der Nord-

westschweiz ein Bonus-Malus-System zum Tragen kommen. Es stellt die SBB an den Pranger – falls sie weiterhin ungenügende Leistungen für die Regio-S-Bahn erbringt. Und es wäre im andern Fall die beste Werbung für die Bahn.

martin.brodbeck@baz.ch