

«Ein Verkehrsverbund ist das Ziel»

Landrat Isaac Reber plädiert für eine Weiterentwicklung des bestehenden Tarifverbunds

INTERVIEW: MARTIN BRODBECK

Der Tarifverbund Nordwestschweiz soll zu einer gemeinsamen Verkehrsorganisation ausgebaut werden. Das fordert parlamentarische Vorstösse in Liestal und Basel.

Der Baselbieter Landrat wird sich nächste Woche mit einem Thema befassen, das für die Zukunft von grosser Bedeutung ist. Landrat Isaac Reber (Grüne) und die mitunterzeichnenden Landratsmitglieder Eva Gutzwiller (FDP), Peter Holinger (SVP) und der inzwischen zurückgetretene Eugen Tanner (CVP) verlangen in einem Postulat die Schaffung eines Verkehrsverbundes, allenfalls einer Verkehrsgemeinschaft für die Nordwestschweiz. Ein analoger Anzug von Grossrätin Anita Heer (SP) und zehn Mitunterzeichnenden ist im letzten Herbst bereits vom Basler Grossen Rat an die Regierung überwiesen worden.

Während bei einem Tarifverbund die Leistungsaufträge der Kantone für das Regionalverkehrsangebot an die einzelnen Verkehrsunternehmen erteilt werden, erfolgt dies bei einem Verkehrsverbund an diese Organisation. Denn ein Verkehrsverbund ist ein rechtlicher und organisatorischer Zusammenschluss von Verkehrsunternehmen und Gebietskörperschaften. Eine Verkehrsgemeinschaft ist hingegen nur eine Kooperation von Verkehrsunternehmen und Gebietskörperschaften ohne rechtlichen Zusammenschluss, aber dennoch mit einem höheren Kooperationsgrad als ein reiner Tarifverbund, der sich im Prinzip auf die Schaffung einheitlicher Tarife beschränkt. Landrat Isaac Reber

(46) begründet, warum er und seine Mitunterzeichnenden dieses Anliegen der Vereinigung «für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz» in den Landrat tragen.

baz: Wo sehen Sie die Vorteile eines Verkehrsverbunds gegenüber einem Tarifverbund?

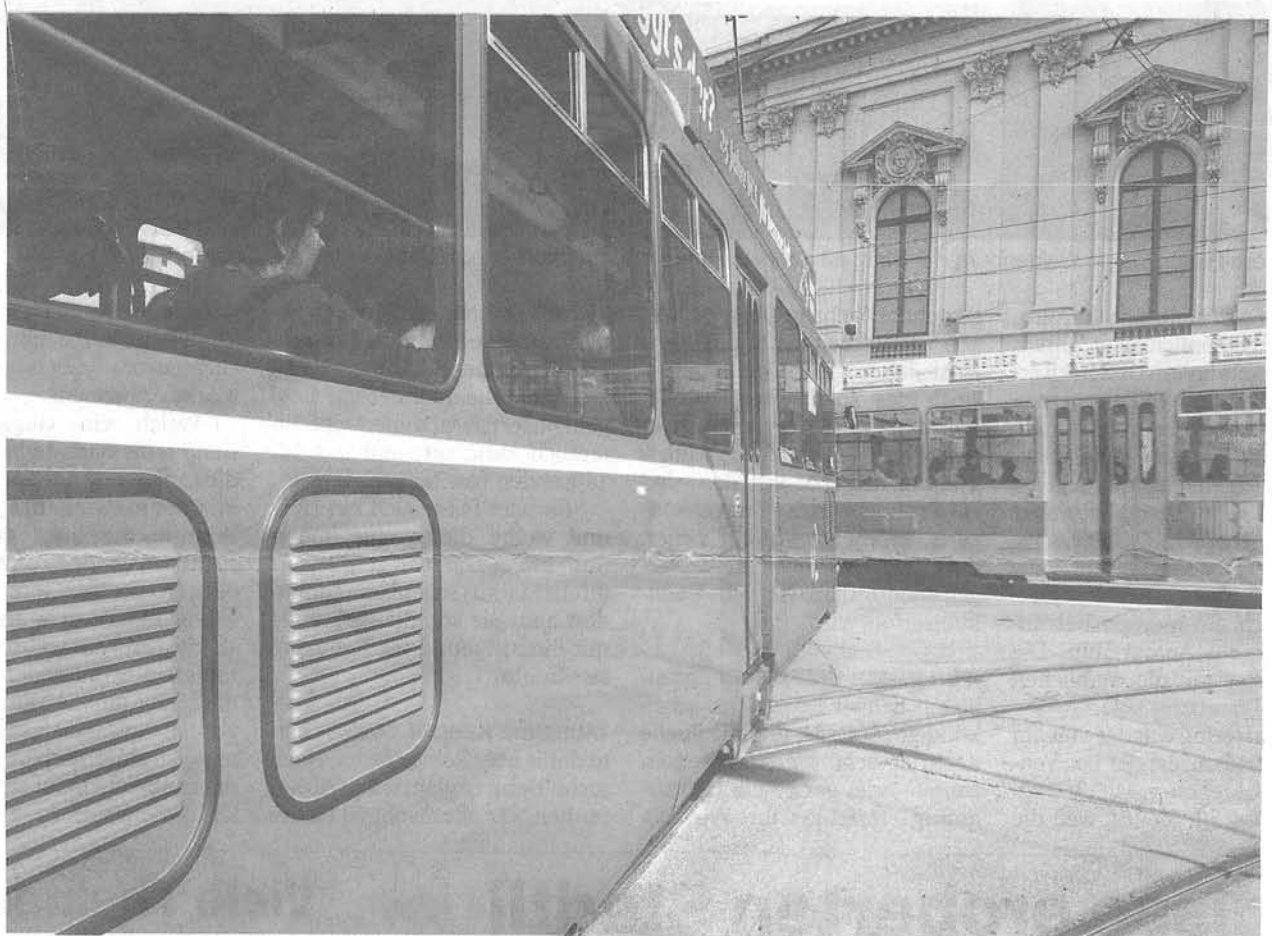
ISAAC REBER: Der Tarifverbund war bei seiner Lancierung vor zwanzig Jahren eine Pioniertat. Und er ist auch heutzutage noch eine grossartige Leistung. Doch jetzt ist es an der Zeit, ihn weiterzuentwickeln. Das sind wir künftigen Generationen schuldig. Unser Vorstoss ist bewusst offen formuliert worden. Ein Verkehrsverbund ist das Ziel. Aber es sind auch Zwischenstufen denkbar.

Was würde sich für die Benutzer des öffentlichen Verkehrs ändern?

Man könnte die längerfristige Infrastrukturplanung und ihre Finanzierung um einiges besser koordinie-



Foto: Henry Muchenberger



Gemeinsam. Die historisch gewachsene Trennung von BVB (grün) und BLT (gelb) gilt es zu hinterfragen. Foto Roland Schmid

ren, als dies heute der Fall ist. Gerade bei der Schieneninfrastruktur wäre dies von grosser Bedeutung. Damit liesse sich längerfristig das Angebot des öffentlichen Verkehrs attraktiver gestalten. Kürzerfristig könnte das Angebot besser koordiniert und damit auch zugunsten der Benutzerinnen und Benutzer kundenfreundlicher gestaltet werden.

Welches Gebiet soll ein Verkehrsverbund umfassen?

Grundsätzlich dasselbe Gebiet, wie der heutige Tarifverbund – also die Nordwestschweiz auf dieser Seite des Juras. Dies sollte das Kerngebiet sein. Doch auch diese Frage haben wir bewusst offengelassen.

Was passiert mit dem Elsass und Südbaden?

Selbstverständlich gehören auch sie zum öffentlichen Nahverkehr der Region. Doch die Grenzen sind eine Realität. In einem ersten Schritt müsste man versuchen, auch für diese Gebiete einen einheitlichen Tarifverbund zustande zu bringen. Wenn die Nordwestschweiz jedoch jetzt vorausgeht, dann könnten diese Gebietskörperschaften künftig auch in einen gemeinsamen Verkehrsverbund integriert werden. Von grosser Bedeutung sind aktuell natürlich die

Tramlinienverlängerungen über die Grenzen hinweg. Ich hoffe sehr, dass diese zustande kommen.

Die trinationale Regio-S-Bahn ist bereits heute ein kompliziertes Gebilde. Lässt sich dieses in einen Verkehrsverbund integrieren?

Die Regio-S-Bahn ist das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der Region. Gerade sie muss integriert werden in einen Verkehrsverbund. Dieser würde unsere Position in Bern stärken und dazu beitragen, dass die nötigen Mittel fliessen, um die Regio-S-Bahn zu entwickeln. Wir möchten nicht bis 2030 warten, bis der Viertelstundentakt möglich wird und die aufstrebenden Gebiete im Zentrum, namentlich der Norden Basels und die angrenzenden Gebiete, besser erschlossen werden.

Ist der Zürcher Verkehrsverbund Ihr Vorbild?

Wir müssen unsere eigene Organisationsform entwickeln, die auf die kompliziertere politische Struktur der Nordwestschweiz Rücksicht nimmt. Doch es ist unverkennbar: Der Zürcher Verkehrsverbund ist sehr erfolgreich. Und er hat wesentlich zum Ausbau des öffentlichen

Verkehrs im Grossraum Zürich beigetragen. Davon können wir auf jeden Fall lernen.

Doch in der Nordwestschweiz regt sich Widerstand. BLT-Chef Andreas Büttiker wehrt sich dagegen, nur noch den «Fuhrhalter» spielen zu dürfen. Was antworten Sie ihm?

«Wir möchten nicht bis 2030 auf den Viertelstundentakt warten.»

Man wird mit den heutigen Leistungserbringern das Gespräch suchen und solchen Bedenken Rechnung tragen. Andererseits müssen wir auch emotionslos zur Kenntnis nehmen, dass beispielsweise die BLT und die BVB historisch gewachsene Gebilde sind. Da darf man doch die Frage aufwerfen, ob dies immer noch die beste Lösung ist. Diese Reflexion ist auch im Interesse der heutigen Leistungserbringer. Es würde meines Erachtens Sinn machen, gewisse Leistungen und die strategische Planung an eine übergeordnete Organisation abzugeben.