Basellandschaftliche bz Zeitung
Freitag, 7. September 2012

Zumindest beim öV gelang die Fusion

Starke Region Die Väter des U-Abos werden in Liestal für ihr Lebenswerk geehrt – ein Blick zurück

Christoph Stutz und Paul Messmer mit dem Anerkennungspreis der Vereinigung für eine Starke Region. MTO

EUGEN KELLER: «U-ABO IST MUSTERBEISPIEL FÜR ZUSAMMENARBEIT»

Die Auszeichnung des Preises der **Vereinigung für eine Starke Region Basel/Nordwestschweiz** erfolgt an Personen oder Organisationen, «die sich in der Nordwestschweiz um die Beseitigung von Hindernissen in der Zusammenarbeit über die Kantonsgrenzen hinaus verdient gemacht oder Projekte von überregionaler Bedeutung realisiert haben». Das U-Abo sei **«geradezu ein Musterbeispiel** für erfolgreiche kantonsgrenzenüberschreitende Lösungen», lobte der Laudator, der Basler alt Regierungsrat Eugen Keller (CVP) gestern die beiden diesjährigen Preisträger und Väter des U-Abo, Paul Messmer und Christoph Stutz. Keller anerkannte den «komplizierten, steinigen und steilen Weg», den die beiden zum Ziel gehen mussten: «Ich bin überzeugt, dass die Realisation von Projekten in dieser Grössenordnung **in einem einzigen Kanton wesentlich einfacher,** schneller und vor allem auch kostengünstiger möglich wäre.»

Der Unternehmer Messmer war Gemeinderat in Münchenstein und als Landrat **Verwaltungsrat sowie Geschäftsführer der BLT.** Der Jurist Stutz wurde mit nur 25 Jahren **Vizedirektor der BVB.** Gemeinsam entwickelten die beiden das U-Abo und den Tarifverbund Nordwestschweiz. (BOB)

Vier Kantone, vier Verkehrsbetriebe, vier Regierungen, vier Parlamente, vier Direktionen – gemessen an den schwerfälligen interkantonalen Entwicklungen in der Schweiz wirken die Einführung des Umweltschutz-Abonnements 1984 und drei Jahre später die Gründung des Tarifverbundes Nordwestschweiz (TNW) wie ein kleines Wunder. Noch 1975, vor knapp 40 Jahren, gab es in der Nordwestschweiz lediglich einen Tarifverbund zwischen den Basler Verkehrsbetrieben (BVB) und der Birseckbahn, der heutigen BLT-Linie 10.

Sechs Partner in einem Verbund

In zwei Schritten konnten sich BVB, Autobus AG Liestal (AAGL) und die kurz zuvor aus den vier Basler Vorortbahnen entstandene BLT bis 1980 immerhin auf einen Tarifverbund Basel einigen. Bereits 1984 kam dann aber der grosse Sprung zur Einführung des Umweltschutz-Abo, dem sich als vierte Partnerin auch die Waldenburgerbahn anschloss. Weitere drei Jahre später wurde der heutige TNW gegründet, der mit den SBB und dem Postauto (damals PTT) schliesslich sechs Partner umfasste.

«Wir mussten aufpassen, dass nicht die Verkehrsbetriebe als untätig, fantasielos und selbstherrlich dargestellt wurden.»
Paul Messmer,
«Vater» des U-Abo

Was sich auf dem Papier wie eine logische Konsequenz mit zügiger Umsetzung liest, bestand in der Realität jedoch aus einem intensiven Lobbying und hartnäckiger Überzeugungsarbeit. So spricht der ehemalige BLT-Geschäftsführer Paul Messmer, zusammen mit dem damaligen BVB-Vizedirektor Christoph Stutz vielzitierter «Vater» des U-Abo, von einem «gordischen Knoten», den es zu durchtrennen galt, um alle beteiligten Partner zu überzeugen. Der Kanton Baselland hatte erst kurz zuvor die BLT aus der Taufe gehoben, um eigenes Know-how im öV-Bereich aufzubauen. Die BVB als Platzhirsche hatten wenig Motivation, die Forderungen anderer zu unterstützen. Und die Kantone Aargau und Solothurn wussten, dass sie im Tarifverbund nur Minderheitspartner sein würden.

Der Wille zur Zusammenarbeit konnte laut Messmer also nur über die Politik erfolgen: «Politiker können und wollen sich möglichst nicht mit Details herumschlagen. Sie wollen Visionen vorlegen – oder besser Lösungen. Wir mussten also die Politiker mit Visionen füttern.» So stellten Messmer und Stutz eine Wunschliste zusammen, um die gemeinsamen Interessen an einem kundenfreundlichen Tarifsystem deutlich zu machen. Eine Stärkung des ÖV lag im Interesse aller Kantone; die späten 80er-Jahre waren die Zeit des Waldsterbens, des Strassenkollapses und des Parkplatzmangels. Andererseits wollte keiner der Verkehrsbetriebe auf Einnahmen verzichten.

Messmer und Stutz zeigten klar die Nachteile des bestehenden Systems auf: Die 560 verschiedenen Abotypen seien unverständlich, die Kosten für die Aboverteilung und der Schalterbetrieb teuer, die Schlangen am Monatsende lang und die Kontrollen im Fahrzeug aufwendig. «Dabei mussten wir aufpassen, dass nicht die Verkehrsbetriebe als untätig, fantasielos und selbstherrlich dargestellt wurden. Wir mussten das Feuer schüren, ohne verbrannt zu werden», beschreibt Messmer die Taktik.

Passagierzahlen wurden geschätzt

So hielten sich die beiden öV-Pioniere an harte Zahlen und Fakten – etwas, das die Verkehrsbetriebe bis dato nicht getan hatten. Laut Messmer wurden die Fahrgastzahlen in den Transportunternehmen hochgerechnet – nicht ermittelt. So wurden zum Beispiel die öffentlichen Beiträge aufgrund «waghalsiger Formeln» vergütet: Ein Schülerabo ergab so mit vier Fahrten an sechs Werktagen pro Woche 96 Fahrten im Monat. Eine Ausweisung der Transportkapazität in Personenkilometern, zum Beispiel zur Berechnung der Ein- und Aussteigezeit an einer Haltestelle, sei damals in den Vorortsbahnen und Trambetrieben völlig unbekannt gewesen. Mit der Gründung des TNW wurde deshalb festgelegt, dass Fahrgäste und Transportleistungen tatsächlich gezählt und nachgewiesen werden mussten.

Mitte der 90er-Jahre wurde das U-Abo auch auf die angrenzenden Tarifverbünde im Ausland ausgeweitet. Im Jahr 2006 durchbrach das U-Abo erstmals die Grenze von 2 Millionen verkauften Abos; 2011 waren es bereits 2,13 Millionen. Von den Abonnenten wohnen gut 90 Prozent in beiden Basel. Mit über 160 Millionen Franken macht das U-Abo mehr als zwei Drittel aller TNW-Einnahmen aus.