

Basellandschaftliche Zeitung; 18.10.2007

Der Zürcher Verkehrsverbund präsentiert sich am Basler Bauforum

In Zürich ist der öffentliche Verkehr zentral organisiert und funktioniert. In Basel indes herrschen Zweifel gegenüber der Umsetzung eines solchen Modells in der Region.

Mit dem Verkehrsverbund ZVV verfügt Zürich über eine Institution, bei der die zentralen Kompetenzen bezüglich des öffentlichen Verkehrs für den ganzen Kanton gebündelt sind. Das Modell ist erfolgreich, der stete Ausbau des öffentlichen Verkehrs in und um Zürich bestätigt dies. Könnte ein Verkehrsverbund nach Zürcher Vorbild auch für Basel eine Lösung sein?

Im Rahmen der vom Basler Bauforum organisierten Veranstaltung «ÖV › Quo vadis?» erklärte Franz Kagerbauer, Direktor des ZVV, die Vor- und Nachteile seines Unternehmens. Der ZVV steht sämtlichen Verkehrsbetrieben des Kantons Zürich vor. Er finanziert sie und legt Angebot und Tarife fest. Das Sagen über die kantonale Verkehrsentwicklung hat der Kantonsrat. Alle zwei Jahre beschliesst er einen Rahmenkredit und die Strategie für die nächsten zwei bis fünf Jahre. Aufgrund dieser Vorlagen entwickelt der ZVV dann das Fahrplanangebot.

Verkehrsfonds als Option

Die Infrastruktur wird über einen kantonalen Verkehrsfonds finanziert, der jährlich von Kanton und Gemeinden mit mindestens 70 Millionen Franken gespiesen wird. Direktor Franz Kagerbauer wertet sowohl das System an sich als auch die Finanzierungsmethode als Erfolg.

Die Frage, ob ein zentralistisch organisierter Verkehrsverbund auch für Basel eine Option wäre, beantwortet der Direktor der BLT, Andreas Büttiker, zurückhaltend. In einigen Punkten, zum Beispiel bei der Bildung eines Fonds, könne das Zürcher System durchaus als Vorbild dienen, meint Büttiker. Kritisch sieht er hingegen die zentrale Steuerung und Planung, welche die unternehmerische Pflicht der Verkehrsbetriebe untergrabe: «Wenn ein Unternehmen nicht selbst für seine Einnahmen zuständig ist, wirkt sich dies negativ aus», sagt Büttiker. Zudem treffen in der Region Basel drei Länder und vier Kantone aufeinander, während der ZVV nur einen Kanton abdecke. Dies stelle ein Hindernis für eine zentralisierte Organisation dar, wendet der Direktor der BLT ein.

Zentralisierte Organisation

Die Kritik am eingeschränkten Unternehmertum der anderen Verkehrsbetriebe durch die entzogene Einnahmenverantwortung lässt Kagerbauer nicht gelten. Dies sei immer der erste Vorwurf von Aussenstehenden, doch die Erfahrung des ZVV habe gezeigt, dass sich dieser Faktor nicht negativ auf die dem ZVV unterstellten Verkehrsunternehmen auswirke. Hingegen streicht Kagerbauer die positiven Seiten einer solchen zentralisierten Organisation hervor: «Ein Vorteil dieser Kompetenzbeschneidung ist zum Beispiel Effizienzsteigerung.»

Der Chef des ZVV will sich als Vertreter der Zürcher Seite zwar zurückhalten mit Ratschlägen für Basel, doch einen Tipp hat er trotzdem: Man müsse wegkommen von Varianten und sich auf eine Lösung einigen, sagt Franz Kagerbauer. Denn nur mit einer einzelnen, von der Mehrheit vertretenen Lösung und einer entsprechenden Lobby habe man Chancen auf Bundesgelder.

Wie will die BLT weiter vorgehen?

Der Direktor der BLT, Andreas Büttiker, nennt seine Strategie für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration «verlängern, vernetzen, verdichten, beschleunigen». Dazu präsentiert er eine Handvoll Ideen, wie die Tramlinien sinnvoll ausgebaut werden könnten, wobei nicht alle Vorschläge neu sind. So war die Erschliessung des Leimentals durch den so genannten «Margarethenstich» und eine Doppelspur von Flüh bis Ettingen bereits mehrmals Thema in den Medien. Ebenso handelt es sich bei der Verlängerung der grenzüberschreitenden Tramlinien nach Weil am Rhein und St-Louis um bekannte und teilweise aktuelle Projekte.

Für das dicht besiedelte Gebiet bei Reinach und Dornach/Aesch schlägt Büttiker vor, die beiden Tramlinien 10 und 11 zu verbinden. In Pratteln sähe der Chef der BLT neben dem Ausbau der 14er Linie zur Haltestelle Salina Raurica als längerfristiges Projekt sogar eine Verlängerung vom Bahnhof Pratteln bis nach Liestal. Schliesslich könnte man die Erlenmatt als wichtiges städtisches Entwicklungsgebiet noch besser erschliessen sowie zwischen Wettsteinplatz und Badischem Bahnhof einen Bogen um das Roche-Areal fahren. Um einige dieser Projekte umsetzen zu können, müsse man die Interessen bündeln, fordert Büttiker. Auch er hält die Fokussierung auf einzelne Schlüsselprojekte für wichtig, um in Bern umsetzungsreife Lösungen präsentieren zu können. Ebenso bezeichnet er die Bildung eines regionalen ÖV-Fonds als unumgänglich.