

# «Bei der Verlagerung des Verkehrs steht die öV-Branche auf dem Schlauch»

Als Nationalrätin engagiert sich Florence Brenzikofer stark für den öffentlichen Verkehr. Preislich attraktiv soll er sein, aber auch ein Tarifsystem bieten, welches Verbund- und Streckentarif einfach kombiniert. Und insbesondere bei den Jugendlichen und im Freizeitverkehr sieht die 47-jährige Baselbieterin viel Potenzial für die Verlagerung von Mobilität in den öffentlichen Verkehr.



**Florence Brenzikofer** sitzt seit 2019 für den Kanton Basel-Landschaft im Nationalrat. Die 47-Jährige ist Vizepräsidentin der Grünen Partei der Schweiz. Sie studierte an der Universität Bern und arbeitet als Sekundarlehrerin in Liestal. Florence Brenzikofer ist Mutter von drei Kindern und engagiert sich insbesondere in der Energie-, Verkehrs- und Familienpolitik.

**Frau Brenzikofer, Sie engagieren sich im Nationalrat stark für den öffentlichen Verkehr, unter anderem mit Vorstössen zum Preisniveau oder Sortiment. Woher kommt diese enge Verbindung zum öV?**

Vor meiner Wahl in den Nationalrat war ich acht Jahre im Landrat von Basel-Landschaft. In dieser Zeit hatte die Regierung zweimal öV-Sparpläne präsentiert, die das Oberbaselbiet stark betroffen hätten. Mit breit abgestützten Petitionen und Initiativen konnten wir die Abbaupläne erfolgreich bekämpfen. Selbst pendle ich jeden Tag von meiner Wohngemeinde Oltingen mit Bus und Bahn zur Arbeit und schätze die vielen Vorzüge des Schweizer öV sehr.

**Welche Rolle spielt der öffentliche Verkehr im Kontext der sich zuspitzenden Klimakrise?**

Der Weg aus der Klimakrise führt über die Mobilität. Der Verkehr nimmt heute bei der Umweltbelastung einen Spitzenplatz ein. Rund 30 Prozent des CO<sub>2</sub>-Ausstosses ist auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückzuführen. Der öV verbraucht deutlich weniger Ressourcen

als der Autoverkehr. Es muss daher unser Ziel sein, die Mobilität vermehrt auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu lenken.

**«Wohnen, Arbeit und Freizeit müssen wieder näher zusammenrücken.»**

**Wie kann diese Lenkungswirkung erzielt werden?**

Einerseits müssen wir in Städten und Dörfern den Strassenraum von Grund auf neu verteilen und dem öffentlichen Verkehr sowie dem Velo- und Fussverkehr mehr Platz einräumen. Andererseits sollten wir bei den Jugendlichen ansetzen, sie früh an den öffentlichen Verkehr gewöhnen und sie später auch im System halten.



**Im Kontext Jugendliche und öV haben Sie kürzlich eine Motion eingereicht, welche eine 10-Franken-Tageskarte am Wochenende für Jugendliche bis 27 Jahre fordert.**

Bei den Jugendlichen besteht vor allem im Freizeitverkehr noch enormes Potenzial. Dort sind sie meist in Gruppen unterwegs, beispielsweise auf dem Weg in den Ausgang. Hat von vier Jugendlichen einer kein Halbtax, wird der öV schnell sehr teuer – und die gesamte Gruppe nimmt das Auto. In ländlichen Gebieten stellt sich zudem schnell die Frage nach einem eigenen Auto, auch weil dieses in vielen Fällen günstiger ist als der öV. Daher braucht es einfache, kostengünstige öV-Angebote, gerade für kleinere Gruppen.

**Wäre es nicht zielführender, Mobilität zu verhindern statt zu verlagern?**

Mobilität für die Arbeit und in der Freizeit ist grundsätzlich ein Bedürfnis. Wohnen, Arbeit und Freizeit sollten jedoch wieder näher zusammengebracht und dadurch die Wege verkürzt werden. Dafür braucht es eine intelligente Raumplanungspolitik, welche die Zersiedelung eindämmt und

bezahlbaren Wohnraum in den Städten und Agglomerationen schafft. Der Motorisierte Individualverkehr soll stark reduziert und der öV mit einem vielfältigen und attraktiven Angebot ausgebaut werden. Der Ausbau darf aber nicht beliebig sein.

**Sie wurden im Juni in den Zentralvorstand der IGÖV gewählt und sind designierte Präsidentin der Interessengemeinschaft. Welche Schwerpunkte werden Sie dort setzen?**

Einer unserer Schwerpunkte wird sein, Reisende im Freizeitverkehr vermehrt auf den öV zu bringen, allen voran junge Menschen. Ausserdem wollen wir, dass das Angebot an internationalen Verbindungen und Nachtzügen ab allen Teilen der Schweiz in die wichtigen grossen Städte der umliegenden Länder ausgebaut wird und sich die Pünktlichkeit dieser Züge wieder sehen lassen kann. Der Ausstieg aus dem Nachtzugverkehr war rückblickend ein Fehler.

**Nehmen Sie in diesem Zusammenhang auch den Bund in die Pflicht, wie eine Motion der Grünen Fraktion aus dem vergangenen Jahr fordert?**

In Deutschland und Österreich hat der Staat zuletzt viel Geld in günstige Fahrtausweise für den öffentlichen Verkehr investiert (Anm.d.R.: Siehe [Seiten 9+10](#)). Im Kontext der Klimakrise müsste dies auch in der Schweiz vermehrt geschehen, beispielsweise über eine Defizitgarantie im Nachtzugverkehr.

**Sie haben letztes Jahr ein Postulat eingereicht zum Thema Vereinheitlichung der Tarifstrukturen im öV. Wo sehen Sie da dringenden Handlungsbedarf?**

Ich sehe den grössten Handlungsbedarf bei verbundübergreifenden Strecken. Studierende an der Fachhochschule Nordwestschweiz beispielsweise haben ihre Lehrveranstaltungen in Muttenz, Olten und Brugg. Das sind drei verschiedene Tarifverbundgebiete. Nötig ist hier ein Abonnement, welches alle für das Studium notwendigen Strecken und Gebiete umfasst. Allgemein benötigen wir bezahlbare verbundübergreifende Angebote unterhalb des Generalabonnements.

«Wir brauchen bezahlbare verbundübergreifende Angebote unterhalb des GA-Preises.»

**Wie wird sich Mobilität aus Ihrer Sicht in den nächsten Jahren verändern?**

Die Mobilität wird nachhaltiger, klimaneutraler, emissionsärmer, effizienter und vernetzter.

**Glauben Sie, die öV-Branche ist für diese Veränderungen gerüstet?**

Eine schwierige Frage. Ich denke teils ja, teils nein. Die öV-Branche ist grundsätzlich sehr leistungsfähig und überzeugt in der Regel mit qualitativ hochstehenden Produkten. Wir haben ein dichtes Netz, einen dichten Fahrplan, gute, aufeinander abgestimmte Transportketten und eine hohe Pünktlichkeit – die in den letzten Jahren etwas nachgegeben hat. Die öV-Branche agiert allerdings langsam, wenn es um Veränderungen und grundlegende Innovationen geht. Sonst hätten wir im

Bereich des Ticketings schon länger bessere Lösungen – etwa ein Tarifsystem, das Verbund- und Streckentarif aus einem Guss kombiniert und attraktiv für die Reisenden ist. Auch bei den Mobilitäts-Apps sind uns andere Länder zum Teil voraus. Und bei der Verlagerung des Verkehrs vom MIV auf den öV steht die Branche zusammen mit den Bestellern und der Politik auf dem Schlauch. Hier erwarte ich ein mutigeres und entschlosseneres Vorgehen.

**In verschiedenen Vorstössen fordern Sie zuletzt, dass gewisse Bevölkerungsgruppen – nicht nur Jugendliche, sondern beispielsweise auch Geringverdienende oder Geflüchtete – den öffentlichen Verkehr günstiger nutzen können. Erachten Sie diese Bevorteilung als fair?**

Es geht nicht um eine Bevorteilung. Mir ist es wichtig, dass alle Bevölkerungsgruppen zu bezahlbaren Preisen von einem attraktiven öV profitieren können. Und ich möchte, dass für Flüchtlinge in allen Regionen die gleichen, niederschweligen Angebote bestehen. Einkommensschwache Haushalte sollen Vergünstigungen erhalten, zum Beispiel in Form von Mobilitätsgutscheinen.

**Wie stehen Sie zur verschiedentlich geäusserten Forderung nach Gratis-öV?**

Ich vertrete die Meinung, dass Gratis-öV vor allem im Nahverkehr möglich sein soll. Deshalb habe ich mich vor Kurzem auch für eine Anpassung der Bundesverfassung in diesem Zusammenhang geäussert, welche unentgeltliche Lösungen zulässt (Anm.d.R.: Parlamentarische Initiative von Stefania Prezioso). In verschiedenen Gemeinden und Städten gibt es Initiativen dazu, diese sollen geprüft und bei Bedarf auch entsprechend umgesetzt werden können.

**Als regelmässige und passionierte öV-Nutzerin, wie vertreiben Sie sich die Zeit während Ihren Reisen?**

Im Zug lese ich online Zeitung, auf längeren Strecken arbeite ich. Das ist der grosse Vorteil des öV. Im Postauto begegne ich gerne Menschen und komme ins Gespräch mit anderen Fahrgästen.