

«Es gibt noch Verbesserungspotenzial»

Baselbiet | Florence Brenzikofer über Fort- und Rückschritt im öffentlichen Verkehr

Der öV im Oberbaselbiet hat kürzlich einige Veränderungen erfahren: Der Billettverkauf beim Chauffeur in BLT-Bussen wurde eingestellt und ein neuer Fahrplan gilt. Florence Brenzikofer, Nationalrätin und neue TNW-Präsidentin, sieht Chancen und Hürden.

Carolina Mazacek

Frau Brenzikofer, was motiviert Sie, Präsidentin des Tarifverbunds Nordwestschweiz (TNW) zu sein?

Florence Benzikofer: Mein Grossvater war ein begeisterter «Bähnler», von ihm habe ich die Leidenschaft geerbt. Wenn er aus dem Gürbetal zu Besuch ins Baselbiet kam, fuhren wir regelmässig mit dem «Waldenburgerli», das damals am Wochenende noch von einer Dampflokomotive gezogen wurde. Da ich ausserdem sehr ländlich wohne und regelmässig pendle, bin ich auf den öffentlichen Verkehr angewiesen. Seit rund 20 Jahren mache ich Verkehrspolitik in der Region, aber auch schweizweit. Als ich die Anfrage für das TNW-Präsidium erhielt, musste ich nicht lange überlegen, ob ich mich in den Bewerbungsprozess gebe. Aktuell befinden wir uns in einer besonders spannenden Phase der Transformation des Tarifsystems.

Sie sprechen das Thema Digitalisierung an. In Bussen der BLT kann man nicht mehr bar zahlen. Wie beurteilen Sie diese Entwicklung?

Ein Viertel der Menschen in der Schweiz ist analog unterwegs. Auch wenn die «Alliance SwissPass» davon ausgeht, dass bis zum Jahr 2035 nur noch 10 Prozent analog unterwegs sein werden, muss es für diese Personen ein Angebot geben, damit wir sie nicht auf der Strecke lassen. Die BLT hat «Tap and Ride» eingeführt, ein modernes Selbstbedienungssystem. Die Tickets können einfach und kontaktlos mit einer neuen Prepaid-Karte gekauft werden. Auf diese ÖV-Gutschein-Karte kann Guthaben aufgeladen und damit ohne Kreditkarte oder Handy ein Ticket gekauft werden. Es ist wichtig, dass es genug Verkaufsstellen gibt, damit der Zugang zu diesen Karten niederschwellig und einfach ist. Denn es bleibt für viele Menschen eine Hürde, dass immer weniger mit Bargeld bezahlt werden kann. Das zeigt sich im Zusammenhang mit der Bargeld-Initiative, über die wir am 8. März abstimmen werden. Es sind neue Angebote erforderlich, um mit der Zeit zu gehen.

Die Buslinien 92 und 93 im Raum Hölstein wurden mit einem On-Demand-Angebot ersetzt. Sehen Sie darin ein Modell für die Zukunft des regionalen öV?

Ein On-Demand-Angebot, genannt «Pick-e-Ride», könnte im ländlichen Raum eine gute Lösung sein. Gerade dort, wo die Busse nicht so ausgelastet sind. Das sieht man im Jura oder in Graubünden, wo es bereits solche Angebote gibt. Ich habe aber auch schon kritische Stimmen gehört, beispielsweise aus Lampenberg. Dort hat es einen Rückschritt gegeben, weil die Wartezeiten zu lang sind und die direkte Anbindung von der WB an das On-Demand-Angebot noch nicht gewährleistet ist. Hier besteht Verbesserungspotenzial.

Der öffentliche Verkehr ist ihr Zuhause: Nationalrätin Florence Brenzikofer ist die neue TNW-Präsidentin.

Bild Carolina Mazacek

Wo sehen Sie weiteres Potenzial?

In der Stärkung der Verkehrsknoten beispielsweise durch Sharingangebote: Mit «Pick-e-Bike» von der BLT kann man ein Velo per App ausleihen. Das gibt es bis Liestal. Da stellt sich auch die Frage, ob es noch weitere Orte gibt, an denen man solche Angebote ausbauen könnte. Gerade auf einer Strecke wie Liestal–Bubendorf, wo bekannt ist, dass es viele Arbeitsplätze gibt, ist es für die Menschen praktisch, den Weg mit dem Velo zurücklegen zu können. Auf der Strecke Liestal–Sissach–Gelterkinden müsste zuerst die Veloroute direkter geführt sein. Dann sehe ich auch dort ein grosses Potenzial für Leihsysteme dieser Art.

Wie stehen Sie zum neuen Fahrplan?

Die jüngste Fahrplanänderung macht deutlich, wie wichtig ein Taktfahrplan ist. Für die Reisenden ist es wichtig zu wissen, ob sie alle halbe Stunde oder stündlich einen Anschluss haben. Für viele Gemeinden bedeutet dies eine grosse Verbesserung. Ich denke dabei an die Buslinie 101, die von Sissach nach Wegenstetten fährt. Es gibt aber auch Gemeinden, die eine Verschlechterung erfahren haben. Anwil und Rothenfluh haben keinen Anschluss an einen Schnellzug mehr und auch die Fahrgäste der Waldenburgerbahn sind betroffen, weil sie den Anschluss auf den Schnellzug knapp verpassen. Das ist für die Menschen frustrierend. Darauf müssen wir beim nächsten Fahrplanwechsel achten. Auf Rückfrage haben mir die Verkehrsplaner gesagt, dass es für sie wichtig ist, die Fahrgäste auf verschiedene Verbindungen zu verteilen. Das heisst, sie möchten, dass auch die S-Bahn ab Liestal, die neu im Viertelstundentakt fährt, mit Fahrgästen gefüllt ist. Das ist eine plausible Erklärung.

Wie stehen Sie zur Baselter Initiative «Ja zum bezahlbaren U-Abo»? Diese möchte, dass junge Menschen bis 25 Jahre ein U-Abo für 365 statt 542 Franken kaufen können. In Basel zeigen die Zahlen, dass mehr junge Menschen das U-Abo nutzen, seit es 365 Franken kostet. Ich unterstütze auch die Initiative im Baselbiet. Es bleibt abzuwarten, wie der Landrat respektive das Volk entschei-

det. Der Preisunterschied zwischen dem U-Abo für Jugendliche und dem für Erwachsene ist heute zu hoch. Der öffentliche Verkehr soll etwas kosten, aber gerade für junge Menschen darf die Hürde nicht zu gross sein, damit sie auch über den 18. respektive 25. Geburtstag hinaus ein attraktives Angebot haben. Es sollte meiner Meinung nach einen abgedeckten Preisunterschied bis 25 oder sogar 30 Jahre geben.

Warum sind solche Angebote wichtig?

Gerade in der heutigen Zeit sind die Strassen sehr voll und eine Verlagerung vom Strassen- auf den Schienenverkehr ist dringend nötig. Daher ist es wichtig, bei den jungen Menschen anzusetzen. 18-Jährige überlegen, ob sie sich ein eigenes Auto kaufen oder ob sie den Arbeitsweg mit öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Fahrrad oder Sharing-Angeboten zurücklegen.

Das U-Abo ist ein Erfolgsmodell, aber die «Alliance SwissPass» möchte ein neues Modell aufbauen.

Wie geht es weiter mit dem U-Abo? Mit dem Pilotprojekt «myRIDE» will «Alliance SwissPass» den öffentlichen Verkehr vereinfachen und digitalisieren. Insbesondere sollen Reisen über Tarifverbundsgrenzen hinweg erleichtert werden, da diese meiner Meinung nach nicht mehr zeitgemäss sind. Für Pendler und Reisende sind künftig flexiblere Lösungen erforderlich, wobei die Umstellung sorgfältig, schrittweise und mit einem klaren Zielhorizont erfolgen muss. Wichtig ist, dass beliebte Abonnements und Kundenangebote nicht gestrichen und gut in ein neues System integriert werden. Dabei ist wichtig, dass der Kunde im Vorfeld weiss, wie viel sein Ticket kostet, wenn er einfach mit einer Karte ein- und aussteigen kann. Das heisst, die Kostentransparenz muss gegeben sein.

Welche politischen Entscheide sind in den kommenden Jahren besonders wichtig für den öffentlichen Verkehr in der Region?

Auf nationaler und internationaler Ebene ist die Debatte um «Verkehr '45», das Verkehrsexpertengutachten Weidmann, sehr wichtig. Dies ist für die Region von zentraler

Bedeutung. Konkret für den geplanten Ausbau des Bahnknotens Basel mit der Durchmesserlinie, um eine direkte Anbindung zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Bahnhof SBB zu schaffen. Das wirkt sich direkt auf den regionalen, nationalen und internationalen Verkehr aus sowie auf den Güterverkehr. Denn Basel ist das Eingangstor auf der Nord-Süd-Achse.

Was ist zu tun?

Wir vom Parlament sind gefordert, die Bedeutung dieses Ausbaus für die Nordwestschweiz, die ganze Schweiz und den internationalen Verkehr aufzuzeigen. Angesichts der bestehenden Kapazitätsengpässe im Güterverkehr über Basel und MuttENZ ist ein Ausbau der Schieneninfrastruktur notwendig, um den zunehmenden Verkehr aus dem Norden, insbesondere aus Deutschland, bewältigen zu können. Dabei dürfen wir den Unterhalt aber nicht vernachlässigen. Das Beispiel Deutschland zeigt, was passiert, wenn zu wenig in den Unterhalt investiert wird. Wir müssen darauf achten, die Gelder ausgewogen zwischen Infrastruktur, Ausbau und Unterhalt zu verteilen.

Welche Lehren für zukünftige Projekte im internationalen Bahnverkehr ziehen Sie aus der Entscheidung des Bunds, den Nachtzug von Basel nach Malmö nicht zu subventionieren?

Ich bedauere den Entscheid von National- und Ständerat sehr. Im ursprünglichen CO₂-Gesetz waren 30 Millionen Franken für den Ausbau des grenzüberschreitenden Verkehrs vorgesehen, der Bundesrat kürzte diesen Betrag jedoch auf 10 Millionen. Das Parlament sprach sich für die Planung von Nachtzugverbindungen in diesem Umfang aus. Die SBB hat das Angebot in den Norden entwickelt und nun hat das Parlament die Subvention wieder gestrichen. Das ist ein Hüst und Hott sondergleichen.

Das Basler Parlament hat eine Subventionierung der Malmö-Verbindung abgelehnt. Ist das nicht ein klares Zeichen, dass die Nachtzüge sich nicht lohnen? Nachtzugreisen sind noch nicht rentabel. Es gibt Menschen, die bewusst

auf Flugreisen verzichten und dennoch reisen möchten, auch Geschäftsleute. Die Nachtzüge sprechen ein eigenes Kundensegment an, das weiterwachsen könnte, wenn gezielt investiert und Anschub geleistet wird. Die neuen Nightjet-Modelle der österreichischen Bundesbahnen zielen darauf ab und zeigen gut, dass Nachtzugreisen heute einen hohen Komfort bieten und einer Hotelübernachtung gleichkommen. Ausgebaute grenzüberschreitende Tagzugverbindungen bleiben ebenso wichtig, aber es lässt sich nicht jede Destination mit dem Tagzug erreichen, wie das Beispiel von Kopenhagen bis Malmö mit Weiterfahrt nach Stockholm oder Oslo zeigt.

Wie zufrieden sind Sie mit dem Schweizer öffentlichen Verkehr?

Ich bin stolz auf das Angebot, das wir in der Region haben. Es ist nicht selbstverständlich. Wenn man sich die Schweiz anschaut, sind nicht alle ländlichen Gebiete gleich gut an den öffentlichen Verkehr angebunden. Ich werde mich weiterhin dafür einsetzen, dass die Verbindungen für die Kundschaft verbessert werden und dass wir auch diejenigen erreichen können, die heute vielleicht noch nicht den öffentlichen Verkehr nutzen. Das heisst, ein entscheidendes Ziel bleibt die Erhöhung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs, damit wir unseren Klimazielen im Verkehrssektor näherkommen. Wir sind aktuell noch weit davon entfernt.

Haben Sie Schwerpunkte für die kommenden Jahre als Präsidentin, auf die Sie Wert legen möchten?

Das Ziel besteht darin, die Fahrgastzahlen zu erhöhen und die Verteilung des Gesamtverkehrs zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs zu verändern. Zentrale Herausforderungen sind dabei die Optimierung der Verkehrsknoten, der Ausbau leistungsfähiger Angebote und die Bewältigung hoher Kapazitäten, insbesondere in Basel. Parallel dazu bleibt die Weiterentwicklung des Tarifsystems eine wichtige Aufgabe, die nur in enger Zusammenarbeit mit den regionalen Verkehrsunternehmen, dem TNW und der «Alliance SwissPass» zu bewältigen ist.