

## Zum Umweltschutz mit BVB und BLT

Autor(en): René Arber  
Quelle: Basler Stadtbuch  
Jahr: 1984

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/a4b63056-6b85-4752-9892-fa5ea8b4c36c>

### **Nutzungsbedingungen**

Die Online-Plattform [www.baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

# Zum Umweltschutz mit BVB und BLT

Auf den 1. März 1984 überraschten die Basler Verkehrs-Betriebe und die Baselland Transport AG, die seit einiger Zeit im «Tarifverbund Basel» gemeinsame Tarife anwenden, die Bewohner der Region mit einer erfreulichen Nachricht. Entsprechend der Erkenntnis, dass nicht allein über Umweltverschmutzung, Waldsterben, Schadstoff-Ausstoss und anderes mehr geredet, sondern dagegen auch etwas getan werden sollte, schufen sie ein neues Abonnement, mit dem vor allem den Motorfahrzeugbesitzern der Agglomeration Basel der mögliche Verzicht auf die Fahrt im eigenen Wagen und das Umsteigen auf das umweltfreundlichere öffentliche Verkehrsmittel schmackhaft zu machen versucht wird. Anvisiert wurden vor allem die vielen Tausende von Pendlern, die täglich aus der Region in die Stadt Basel einrollen.

Mit diesem ausserordentlich grosszügig gestalteten «Umweltschutz-Abonnement» (U-Abonnement) ist ein bedeutsamer Einbruch in die bestehenden Tarifstrukturen erfolgt, der sich nicht nur im Raume Basel auswirkt, sondern in der ganzen Schweiz und selbst im Ausland Resonanz gefunden hat. Neben der sozialen Komponente, die bei der Tarifgestaltung stets eine wichtige Rolle spielte, haben die beiden Verkehrsbetriebe nun auch den Schutz der Umwelt in ihren Aufgabenkreis einbezogen und sich damit weiter vom Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit entfernt. Konsequenterweise aufrechterhalten bleibt indessen die Bedingung, dass solche gemeinwirtschaftliche Leistungen der Abgeltung durch die öffentliche Hand bedürfen.

## *Ein kundenfreundlicher Fahrausweis*

Dadurch, dass sich die Nahverkehrs-Betriebe von Basel-Stadt und Baselland von der traditionellen Tarifpolitik abgekehrt und einen neuen Akzent gesetzt haben, erwachsen dem Benützer dieses Fahrausweises eine Reihe beachtlicher Vorteile:

1. Das Abonnement ist auf allen Linien der beiden im Tarifverbund Basel zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen BVB und BLT uneingeschränkt gültig;
2. Das Abonnement ist unpersönlich. Es kann auch von beliebig vielen weiteren Personen benützt werden;
3. Es ist preisgünstiger als die meisten übrigen Abonnemente, wird es doch vom Staat mit Fr. 20.– pro Monat subventioniert.

Wohl der grösste Vorteil für die Benützer ist die Vereinfachung des Fahrens mit dem öffentlichen Verkehrsmittel. Die gegenwärtig doch recht komplizierte Zonengruppen-Einteilung ist beim U-Abonnement völlig ausser Kraft gesetzt. Der Benützer dieses Fahrausweises braucht sich weder um Zeit noch Streckenlänge oder gar Gültigkeitsdauer zu kümmern, er ist stets und überall im Verbund «fahrbereit».

## *Rasches Handeln der beiden Behörden*

Nicht in jedem Fall spielt die Partnerschaft so leichtfüssig wie bei der Einführung dieses Abonnements. Von der von der BLT Anfang Januar 1984 geborenen Idee bis zur Realisierung vergingen lediglich drei Monate, ob schon in Basel-Stadt ein Instanzenweg bis hin-

auf zum Regierungsrat zurückzulegen war. Bei der BLT liegt die Beschlusskompetenz beim Verwaltungsrat.

Der rasche Entscheid der beiden Behörden darfsicher auch darauf zurückgeführt werden, dass dieses Abonnement lediglich versuchsweise für ein Jahr ausgegeben wird. Es ist indessen kaum damit zu rechnen, dass danach wieder zurückbuchstabiert wird, wären doch gerade jene Fahrgäste bestraft, die sich beim Erwerb dieses Abonnements schriftlich bereit erklärt hatten, damit einen Beitrag zum Schutz der Umwelt zu leisten.

### *Unerwartet grosser Verkaufserfolg*

Es wurde von der Annahme ausgegangen, dass monatlich rund 37 000 Abonnemente abgesetzt werden könnten, wobei natürlich ein grosser Teil der bisherigen Abonnenten auf das neue günstigere Abonnement übergehen würden. Immerhin rechnete man zusätzlich mit 15% Neu-Abonnenten. In Wirklichkeit wurden diese Erwartungen aber weit übertroffen, ergaben sich doch für die ersten fünf Monate März bis Juli folgende Verkaufszahlen:

	März	April	Mai	Juni	Juli
BS	30 650	32 995	32 154	32 590	29 073
BL	19 669	21 997	22 519	22 052	19 204
	50 319	54 992	54 673	54 642	48 277

Die Verkaufsprognose von 37 000 wurde somit um mehr als 42% übertroffen, wurden doch durchschnittlich 53 000 dieser Abonnemente abgesetzt. Sollte der Erfolg anhalten – und es ist anzunehmen, dass in den Herbst- und Wintermonaten die Verkaufskurve eher noch ansteigt –, so werden vom März bis Ende 1984 die Benutzer ca. 18,4 Millionen Franken für dieses Abonnement aufgewendet haben, während von der öffentlichen Hand Beiträge

in der Höhe von 10,5 Millionen zu leisten waren. Basel-Stadt ist mit rund 6,3, Baselland mit 4,2 Millionen Franken belastet.

### *Wurden die gesteckten Ziele erreicht?*

Die Zeitspanne, während der das U-Abonnement ausgegeben wurde, ist für eine Gesamtbeurteilung sicher noch zu kurz. Es müssen zunächst die Jahresergebnisse der beiden Unternehmen abgewartet werden. In Basel ist das grosszügig gestaltete Abonnement auf freudige Zustimmung gestossen. In andern Städten des In- und des Auslandes findet es Nachahmer. St. Gallen hat schon am 1. September ein ähnliches Abonnement eingeführt. Freiburg im Breisgau ist am 1. Oktober gefolgt. Zürich trifft Vorbereitungen für die Einführung am 1. Januar 1985; Olten und Bern schicken sich ebenfalls an, dem Basler Beispiel zu folgen.

Die Ansichten darüber, ob der eingeschlagene Weg richtig ist, sind in Fachkreisen des öffentlichen Verkehrs allerdings geteilt. Verständlich, wenn man sich vor Augen hält, dass der Fahrpreis als Ursache für die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel erst an dritter oder vierter Stelle rangiert. Würde im Verkehr lediglich preisbewusst gerechnet, so wären unsere Strassen vom Auto befreit. Vor dem Preis stehen aber noch andere Kriterien, wie: direkte Verbindung vom Wohnort zum Arbeitsort, Reisegeschwindigkeit, Komfort, Intervall, Park and Ride. Das interessante Basler Experiment verdient gleichwohl Beachtung, hat doch die Initiative der BVB und der BLT bewirkt, dass auf dem Sektor «öffentlicher Verkehr» mancherlei in Bewegung geriet.