

VON AUSSEN betrachtet



nur von einem Neuanfang reden, sondern – zumindest in Sachen Kommunikation – einen solchen auch wagen. Kritik von aussen wieder ernst nehmen, statt wie in den vergangenen Jahren diese lieber auszublenden und sich selbst in die Champions League der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr hochzureden. Die Vorgabe der BVB war so radikal wie einfach: keine Zensur, kein Schönschreiben, keine Einmischung. Einziger Wunsch: Kritik sollte konstruktiv sein. Das Timing war für einmal perfekt: Ich war nicht mehr Redaktor der «TagesWoche», arbeitete bis März 2014 als selbstständiger und freier Journalist im Basler Pressebüro Kohlenberg. Meine neue Stelle als Redaktor beim Regionaljournal «Basel Baselland» beim Schweizer Radio und Fernsehen SRF hatte ich noch nicht angetreten.

DER AUFTRAG

Zugegeben, ich war überrascht, als die Anfrage von BVB-Kommunikationsleiter Stephan Appenzeller kam: Ob ich mir vorstellen könnte, mit unterschiedlichsten Menschen über ihr Bild der BVB zu sprechen? Ausgerechnet ich. Natürlich war der öffentliche Verkehr immer eins meiner Steckenpferde. Doch nie hatte ich mich auf die Seite der Unternehmen geschlagen, sondern in zahlreichen Artikeln etwa kritisiert, dass menschliches Versagen nur deshalb zu Unfällen geführt hatte, weil die Sicherheitstechnik veraltet war. Oder bemängelt, dass Transportbetriebe immer kundenfeindlicher wurden. Nach fast zehn Jahren als Redaktor bei der Zeitschrift «Beobachter» hatte ich mir bei der SBB-Medienstelle offenbar den Ruf eines unbequemen und hartnäckigen Rechercheurs eingehandelt: Auf meine erste Anfrage, die ich im Herbst 2011 als Redaktor für die damals hoffnungsvoll lancierte «TagesWoche» stellte, liess mir einer der SBB-Sprecher versehentlich eine Stellungnahme mit interner Anmerkung zukommen: «Achtung, Klee war vorher beim «Beobachter», hatte er jene SBB-Spezialisten gewarnt, die meine Fragen zu beantworten hatten.

Die BVB mochte dies aber offensichtlich nicht abschrecken. Im Gegenteil. Nach dem Skandal im letzten Herbst, als bekannt wurde, wie schamlos die oberste Führung des Betriebs agierte hatte, wollte man ganz offensichtlich nicht

Ich entschied mich, verschiedene Menschen nicht einfach bloss nach ihrer Meinung zur BVB zu befragen, sondern wählte meine Gesprächspartner nach Themen aus: Stadtentwickler Thomas Kessler stellte ich die Frage, weshalb die Basler «Drämmli» ein so wichtiger Bestandteil der hiesigen Identität sind. Vom BZ-Chefredaktor Matthias Zehnder wollte ich wissen, wie unglücklich die BVB in der Krise kommuniziert hatte, vom Verkehrsplaner Stephan Maurer, weshalb es die BVB und die BLT nicht geschafft haben, gemeinsam ein Tram zu kaufen. Schliesslich fragte ich die Architektin Susann Vécsey, ob der grüne Anstrich aus ästhetischer Sicht denn wirklich das Gelbe vom Ei ist, und vom Allschwiler Gemeinderat Robert Vogt wollte ich wissen, wie die Zusammenarbeit mit der BVB in der Realität funktioniert.

In einem waren sich alle Befragten einig: Sie hatten den Skandal und die Krise gedanklich bereits hinter sich gelassen und suchten nach der Chance, welche – nebst der Gefahr abzustürzen – wohl fast jede Krise mit sich bringt: Der Gelegenheit für einen radikalen Neuanfang und Aufbruch. Ob die BVB diese jetzt auch tatsächlich packt, wird sich allerdings erst noch zeigen müssen.

Matieu Klee



THOMAS KESSLER ist Leiter Stadtentwicklung im Kanton Basel-Stadt. Er reist mit einem Generalabonnement 1. Klasse. In der Stadt Basel ist er mit dem Velo, zu Fuss oder mit Tram und Bus unterwegs. Anzutreffen ist er am häufigsten auf der Linie 14.

«DIE KUNDEN SPÜRTEEN, DASS ETWAS SCHIEFLÄUFT.»

Der Basler Stadtentwickler Thomas Kessler glaubt, die Bedeutung von Trams und Bussen sei in Basel einzigartig. Er erklärt, weshalb für ihn der öffentliche Verkehr hier trotzdem nicht zum besten Europas zählt, und vergleicht die BVB mit der alten Swissair.

Im Herbst sorgte die BVB für Schlagzeilen: Chefs, die sich zusammen mit ihren Familien schamlos an der Firma bedienten, und ein Verwaltungsratspräsident, der die Baslerland Transport (BLT) vor den Kopf stiess. Waren Sie überrascht? Ich halte diese Krise historisch betrachtet für normal und klassisch für eine notwendige Korrektur. Zum Glück haben wir nun eine Besserung und nicht ein Fiasko wie beim Grounding der Swissair.

Ist die Liebe der Schweizer zur alten Swissair denn vergleichbar mit der Zuneigung der Basler zur BVB? Tatsächlich gibt es Analogien: Fehlende Infragestellung führte zu Arroganz, verleitete zu Hochstapelei. Diese zog fehlende Fitness nach sich. Man vernachlässigte Innovationen. Aber während die BVB eine Sommergrippe hatte, musste die Swissair auf der Notfallstation behandelt werden, könnte man sagen.

Die BVB wollte im öffentlichen Verkehr in der Champions League spielen. Ja, aber die Kunden spürten, ohne die Details zu kennen, dass etwas schief läuft. Das war bei der BVB genauso wie bei der Swissair. Als ausgerechnet jene Fluggesellschaft, die sich stets rühmte, die beste zu sein, plötzlich Essen in Plastiktellern statt Porzellan-geschirr servierte, spürte man, da läuft etwas aus dem Ruder.

Und das war auch bei der BVB spürbar? Im Vorfeld der Krise rühmte sich die BVB, in Europa zu den Besten im öffentlichen Verkehr zu gehören. Prompt funktionierten die Anzeigetafeln nicht. In Basel zählt die Weltoffenheit genauso zu den Mythen wie der Glaube, wir hätten das beste öV-System.

Und wir sind stolz auf den besten Fussballclub. Das auch. Ich bin viel unterwegs, fahre in Zürich, Genf und Bern Tram. Ich hatte mich schon lange gewundert, wieso man in Basel die Qualität des eigenen öffentlichen Verkehrs so hoch einschätzt. Die Flotten in Zürich und Bern sind moderner und in Zürich gibt es kaum Durchsagen, dass sich auf einer Linie Trams stauen. Ein Falschparker, der eine Tramlinie blockiert, ist dort die absolute Ausnahme. In Basel hingegen erlebe ich immer wieder Stau auf Tramlinien. Natürlich kann die BVB oft nichts dafür. Schuld sind meist die engen Raumverhältnisse. Trotzdem gibt es bezüglich Frequenz, Zuverlässigkeit und Flotte keinen Grund, sich besser zu geben.

Aber auch nicht schlechter als Zürich oder Bern? Nein. Sympathie und Identifizierung mit dem öffentlichen Verkehr sind und waren in Basel immer viel grösser. Aber objektiv betrachtet gibt es keinen Grund, sich über die anderen zu erheben und hochmütig zu werden. Doch

nur dadurch kann ich mir erklären, weshalb die BVB davon sprach, sie wolle zur Champions League im öV gehören. Man musste ja fast befürchten, dass die BVB wirklich selbst daran glaubte. Sobald sich eine Lücke zwischen Selbstwahrnehmung und Realität auftut, folgen die Probleme ganz automatisch.

War die geplatzte gemeinsame Trambeschaffung mit der BLT ein Schlüsselmoment, in dem solche Probleme erstmals in der breiten Öffentlichkeit bekannt wurden? Damit wurden die fehlende Abstimmung zwischen der BLT und der BVB und die gestörte Kommunikation offensichtlich. Wenn die Kommunikation so stark gestört ist, hat das immer tiefere Gründe und führt früher oder später zu schlechten Resultaten. Oder eben zu einer Krise.

Eine ganz andere Krise gab es 1969. Damals demonstrierten Baslerinnen und Basler und blockierten mit sogenannten Sit-ins den Tramverkehr. Sie waren in dieser Zeit nicht dabei, aber könnten Sie sich vorstellen, heute den öffentlichen Verkehr zu blockieren, weil Tarife erhöht werden? Nein, heute ist die Situation anders. Denn aus einer Gesamtsicht betrachtet, sind die Mobilitätskosten viel zu tief. Die Mobilität in der Schweiz ist hoch subventioniert: Nicht nur der Strassenverkehr muss die tatsächlich anfallenden Kosten nicht voll übernehmen, auch mein Generalabonnement zum Beispiel ist doppelt so viel wert wie der Preis, den ich dafür bezahle. Den Rest zahlen wir als Steuerzahler. 1969 lebte ich in Zürich, war noch sehr jung. Wäre ich aber ein bisschen älter gewesen und hätte ich in Basel gewohnt, wäre es gut möglich gewesen, dass ich mich am Protest beteiligt hätte.

Wieso? Weil diese Sit-ins einen Impuls gaben für einen unkomplizierten Zugang zum öffentlichen Verkehr. Das war innovativ und löste eine Diskussion aus, die dann in der Abstimmung für Gratistrams gipfelte.

Die Gratistram-Initiative ging aber 1972 bachab. Ja, aber die Abstimmung darüber und die Diskussionen im Vorfeld bereiteten das Feld vor für solch innovative Ideen wie das Umweltschutzabonnement. Das war in Basel nur deshalb so früh möglich, weil der Stellenwert des öffentlichen Verkehrs in Basel so hoch war. In anderen Städten brauchten vergleichbare Tarifverbundlösungen mehr Zeit.

Warum hat der öffentliche Verkehr, insbesondere die BVB mit ihren grünen Trams, eine solche Bedeutung für Basel? Diese Popularität ist gekoppelt an diese Ereignisse in den 1960er- und 1970er-Jahren. Damals war Basel im Vergleich zu anderen Städten sehr offen. Die starke Identifizierung, das zumindest meine Einschätzung, ist in jener Zeit entstanden, als das Auto in vielen anderen Städten Trams verdrängte.

In Zürich hatten Trams nie diese Bedeutung. Das stimmt. In Basel entstand diese Liebe, die man heute noch spürt, wohl vor rund fünfzig Jahren. Sie hat aber auch mit fehlenden Alternativen zu tun. Wegen der politischen Fragmentierung der Region waren keine gigantischen Pro-

jekte für den motorisierten Verkehr möglich. So wie ein Autobahnring nach Zürcher Ausmass. Und auch die S-Bahn nutzt in der Region Basel lediglich die historischen Linien. Tram und Busse sind damit Hauptträger des öffentlichen Verkehrs.

Der «Beobachter» hat einmal geschrieben, dass in Basel das Tram ein Heiligtum sei. Ein Heiligtum ist wohl übertrieben, aber das Tram hat tatsächlich einen einzigartigen Stellenwert. Den «Drämmli-Schnitzelbangg» kann man heute noch an jeder Fasnacht bringen. Die «Drämmli» sind Teil der Stadt. Die Leute reden sogar mit den Chauffeuren. Das sehe ich in Zürich sehr selten.

Worüber redet man denn mit dem Chauffeur? Im Bus reden die Leute mit ihnen über Politik oder darüber, ob die Chauffeure während der Fahrt jetzt wieder Musik hören dürfen. Das hat etwas Warmes und Herzliches. Bis vor einigen Jahren identifizierten sich die Basler ja sogar auch mit der «Basler Zeitung». Sie schimpften mit einer selbstverständlichen Anspruchshaltung jeden Tag über das Blatt, als wäre es ein Teil der eigenen Familie.

Und worin zeigt sich diese Liebe zu Tram und Bus? In der starken politischen Bedeutung des öffentlichen Verkehrs. Wenn die BVB zum Beispiel beschliesst, neue Dieselsebusse zu beschaffen, ist das ein grosses Thema. In Basel konnten die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger sogar darüber entscheiden, ob die BVB Trolleybusse durch Gasbusse ersetzen darf. Wenn ich in Deutschland erklären muss, wie unsere Demokratie funktioniert, ist dies meine Lieblingsgeschichte.

Hat es auch damit zu tun, dass alle Tram und Bus fahren und es im Gegensatz zum Zug nicht einmal verschiedene Klassen gibt? Ja, Trams und Busse verbinden aber nicht nur gesellschaftlich, sondern auch räumlich. Die Trams fahren über alle politischen und kulturellen Grenzen hinweg. Ganz selbstverständlich fährt man damit nach Dornach, Pratteln, Leymen oder Rodersdorf. Die «Drämmli» sind so etwas wie die Adern der Region. Und sie haben auch deshalb eine so grosse Bedeutung, weil wir nur über eine Art Mini-S-Bahn verfügen. Selbst die Autoinfrastruktur ist auf den Transitverkehr ausgerichtet.

Trotzdem gilt Ihre persönliche Liebe vor allem dem Velo. Weshalb? Zwischendurch hörte ich sogar für ein paar Jahre auf, Velo zu fahren. Erstens, weil sich mein Velomechaniker weigerte, meinen Drahtessel noch einmal zu flicken. Er meinte, es sei erstaunlich, dass ich damit überhaupt noch fahren könne. Und zweitens verleitete mich der Geschwindigkeitsrausch zu waghalsigen Manövern. Verstärkt durch meine Routine und meinen Charakter wurde ich an den gefährlichsten Stellen sehr kreativ und davon gibt es einige, denn Basel ist keine Velostadt wie Kopenhagen oder Amsterdam.

Aber immer noch besser als Zürich. Ja, in Basel sind tatsächlich mehr Menschen mit dem Velo unterwegs. Seit Kurzem fahre ich wieder Velo, möchte es aber langsamer angehen lassen als früher.

Zurück zur BVB. In unserem Gespräch haben Sie die Krise bei der BVB stark relativiert. Weshalb? Ich relativiere sie gegenüber der öffentlichen Aufregung, weil ich sie in die kurz- und langfristigen Zyklen einordne und damit der Realität etwas gerechter werde. Ich spüre bereits deutliche Gesundungseffekte bei der BVB.

Sie meinen die Abgänge von Direktor und Verwaltungsratspräsident? Nur Führungspersonen auszuwechseln, sorgt für keine grundlegenden Veränderungen. Nein, aber entscheidend ist die veränderte Grundhaltung. «Drämmli» und Busse muss man im Zusammenhang zur gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und räumlichen Entwicklung sehen. Da gilt es, vorzudenken und dort Hirschnalzwurst und Energie zu investieren und nicht in Wichtigkeit oder für kurzfristige Effekte. Gerade in Basel, wo der öffentliche Verkehr so populär ist, haben wir die besten Voraussetzungen, um an Innovationen anzu-

knüpfen wie dem U-Abo aus den 1980er-Jahren, das eine ganze Region zusammenbrachte. Heute gilt es, mit den Partnern in Deutschland, Frankreich, aber auch mit Baselland noch enger zu kooperieren.

Das tönt, als wäre diese Krise eine Chance für Innovationen und Zusammenarbeit. Ja, die neuen Entscheidungsträger müssen diese Chance nutzen, denn jetzt ist die Legitimation nach innen und aussen am grössten, um radikal Vertrauen zu schaffen – und zwar durch Transparenz, Kommunikation und Zusammenarbeit. In der ökonomischen Krise der Europäischen Union und der allgemeinen Spardiskussion bei uns tendieren wir zum Kleindenken und damit zu Fehlentscheidungen. Wir müssen der Zeit stattdessen voraus sein und wie unsere Ahnen um 1900 wieder über die Grenzen denken, vernetzen und bauen.

NACH DER KRISE DIE CHANCE PACKEN.

Stephan Maurer, selbstständiger Unternehmer im Planungsbereich und Präsident der Interessengemeinschaft für öffentlichen Verkehr (IGÖV), erwartet von der BVB, dass sie die einmalige Chance auch packt, die sich durch die Krise ergeben hat.



STEPHAN MAURER hat ein Umweltschutzabonnement 2. Klasse. In Basel ist er auf den verschiedensten Linien unterwegs. Er wechselt je nach Ziel und Situation zwischen Auto, Motorroller und öffentlichem Verkehr. Oder er geht auch oft zu Fuss.

Als letzten Herbst der BVB-Skandal öffentlich wurde, war ich nicht überrascht. Ich hatte schon seit gut drei Jahren gespürt, dass viele Angestellte unter der neuen Betriebskultur und Führungssituation gelitten hatten. Als Präsident der Interessengemeinschaft für öffentlichen Verkehr (IGÖV) kenne ich zahlreiche BVB-Angestellte. Nicht nur aus dem Kader, auch vom Fahrdienst. Das ermöglicht es mir, hinter die Kulissen des Unternehmens zu blicken.

Deshalb war mir klar, dass es bloss eine Frage der Zeit sein würde, bis die BVB ihre Betriebskultur wieder ändert. Doch offensichtlich musste zuvor erst viel Geschirr zerschlagen werden. Am meisten gelitten hat wohl die Beziehung zu anderen Transportunternehmen der Region, insbesondere zur Baselland Transport (BLT). Dass die BVB und die BLT sich nicht einigen konnten, gemeinsam neue Trams zu beschaffen, war ein grosser Fehler. Damit vergab man sich auch die Chance, zusammen Fahrzeuge zu warten, Depots zu betreiben oder Know-how auszutauschen. Das System öffentlicher Verkehr mit Tram und Bus ist ohnehin schon komplex. Jede Vereinheitlichung – wie ein gemeinsames, neues Tram – würde auch den Kunden zugutekommen.

Ob die BVB und die BLT nur kooperieren oder sogar fusionieren, scheint mir zweitrangig. Wollen beide erfolgreich sein, ist aber eine enge Zusammenarbeit unum-

gänglich. Statt ihre gelben und grünen Trams über die Schienen rollen zu lassen, sollten alle Fahrzeuge unter einem einheitlichen Label fahren, etwa als «Tram Basel». Mit der Zusammenarbeit bei der Betriebsleitstelle, seit 2012, und beim Störungsmanagement, welches auf Stadtgebiet bei der BVB liegt – egal, ob grüne oder gelbe Trams betroffen sind –, sind erste Schritte in die richtige Richtung getan.

Sowohl die BLT als auch die BVB bieten eine hohe Qualität und sind absolut vergleichbar. Die BLT scheint mir manchmal etwas näher bei den Kunden zu sein. Das hat vielleicht auch damit zu tun, dass sich ein Transportunternehmen in der Agglomeration gar nichts anderes leisten kann: In der Innenstadt gibt es hingegen wenig Spielraum. Tramchauffeure können schlicht nicht immer warten, bis auch noch der letzte Passagier angerannt kommt. Auf dem Land und in der Agglomeration liegt mehr drin.

Ich hoffe, dass die BVB die Zusammenarbeit mit der BLT, aber auch mit anderen Transportunternehmen wieder intensiviert. Und ich wünsche mir, dass zentrale

Kundenanliegen stärker berücksichtigt werden, wie eine einwandfreie Kundenkommunikation im Störfall oder ein gesicherter Anschluss am Umsteigepunkt. Und zwar völlig unabhängig davon, ob es dabei um ein BVB- oder BLT-Fahrzeug geht. Zudem muss eine moderne BVB zusammen mit den Kantonen trinational denken und planen, das Elsass und Südbaden besser anschliessen und diese noch stärker einbinden. Das ist nur möglich, wenn die BVB als relativ kleiner Player im Markt Zusammenarbeit und ein verbessertes Angebot zu den obersten Zielen erklärt. Das Angebot muss noch aktiver verbessert, also vereinheitlicht und vereinfacht werden. Und vor allem grenzüberschreitend.

Um erfolgreich zu sein, braucht es an der Spitze der BVB eine starke Persönlichkeit, die nicht nur das nötige Fachwissen im öffentlichen Verkehr mitbringt, sondern auch kommunikativ, kreativ und politisch denkend ist. Jede Krise ist immer auch eine Chance. Bei der BVB eröffnet es die Gelegenheit für eine sinnvolle und enge Zusammenarbeit mit der BLT und anderen Transportunternehmen. Nur so kann die Qualität für uns Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs der Region verbessert werden.



«Ich bin sehr froh, dass ich mit meinem Kinderwagen dank Niederflur so einfach ins Tram einsteigen kann. Auch mein zweijähriger Sohn geniesst die Fahrten. Manchmal allerdings reicht der vorhandene Platz nicht für alle Eltern mit Kinderwagen aus. Deshalb sollte die BVB diesen noch ausbauen.»

Silvia Bader

MITFAHREN SOLLTE DOCH FREUDE MACHEN.

Transportunternehmen wie die BVB könnten für ihre Passagiere noch viel mehr herausholen, glaubt die Architektin Susann Vécsey.

Die Krise der BVB fand die Architektin Susann Vécsey zwar unschön, aber deswegen benutze sie Tram und Bus in Basel genauso oft wie zuvor. «Ich sehe Trams und Busse nach diesem Skandal nicht mit anderen Augen», sagt sie.

Als die Architektin 2003 von Zürich nach Basel zog, war sie überrascht, dass Trams und Busse nicht in einem

einheitlichen Farbton durch die Stadt rollen. Da waren nicht nur grüne, sondern auch gelbe Trams unterwegs. Hier ortet Vécsey einiges Potenzial: Sie würde der Tram- und Busflotte der BLT und der BVB einen einheitlichen Auftritt verpassen. Und sie sagt, was sich keine Baslerin trauen würde: Rein ästhetisch wäre ein roter Anstrich wohl schöner, weil sich ein solcher stärker von der Landschaft abheben würde. «Vielleicht einigen sich die BLT

und die BVB ja irgendwann einmal auf eine gemeinsame, ganz neue Farbe.»

Auch für die Haltestellen würde sich die Architektin ein einheitlicheres Erscheinungsbild wünschen: «Diese müssen überhaupt nicht alle gleich sein, meist genügt ein klares Erkennungsmerkmal, das überall vorkommt, während jede Haltestelle architektonisch einen Bezug zum Ort herstellt.» Ein sehr gelungenes Beispiel dafür sei die Haltestelle an der Feldbergstrasse. Deutlich weniger positiv äussert sich Vécsey etwa zur Haltestelle Claraplatz. Dort wirke vieles zusammengewürfelt.

Und dann beginnt es, aus ihr herauszusprudeln: Vielleicht könnte eine Sitzbank, eine aus Holz, an den Halteorten als gemeinsames Merkmal dienen? Eine, die man im Traminnern wiederfinden würde. Bei Automarken sorgen Heerscharen von Designern dafür, dass bei Fahrerinnen und Fahrern das richtige Markengefühl entsteht. Von der Beschaffenheit der Inneneinrichtung über das Armaturenbrett bis hin zu Geräuschen überlassen diese nichts dem Zufall: Ein Audi-Motor schnurrt auch wie ein Audi, eine BMW-Tür knallt man zu wie keine andere. So weit müsste man beim öffentlichen Verkehr nicht gehen, doch gerade im Innern von Trams liege das Feld für Industriedesigner noch weitgehend brach, glaubt die Architektin. «Die BVB könnte noch viel mehr für ihre Kundschaft herausholen, wenn sie ihre Trams nicht nur so aus- und einrichten würde, dass der Transport von A nach B möglichst reibungslos funktioniert. Im Zentrum sollte etwas anderes stehen. Die Freude am Mitfahren», ist sie überzeugt.

Die Architektin **SUSANN VÉCSEY** besass lange ein Generalabonnement. Heute löst sie Einzelbillette oder stempelt ihre Mehrfahrtenkarte. In Basel fährt sie mit Tram, Bus und Velo oder geht zu Fuss. Auf ein Auto verzichtet sie.

Überhaupt freut sich Vécsey, wenn Verantwortliche Mut beweisen und Neues riskieren – wie beim Centralbahnplatz. «Viele Plätze sind zerschnitten. Der Centralbahnplatz hingegen ist interessant, weil dieser die gemeinsam benutzte Fläche betont, obwohl er vielfältig genutzt wird. Der Platz will vereinen statt zu vereinzeln.» Auf einem Platz, wo jeder jeden kreuzt, müssten alle Rücksicht nehmen und aufpassen. Doch gerade weil sich Fussgänger, Tram-, Buschauffeure, Taxi- und Velofahrer dessen bewusst seien, komme es praktisch nie zu Unfällen.

Die Architektin möchte den öffentlichen Verkehr auf der Oberfläche belassen. Und nicht etwa in den Untergrund verbannen, was viele Reisende als unangenehm empfinden und neue Probleme nach sich ziehen würde: Wie sollen unterirdische Stationen gestaltet, ausgeleuchtet und kontrolliert werden, damit sie sicher sind? «Mir gefällt es, wenn der öffentliche Verkehr im Sichtfeld und damit stets präsent ist», sagt Vécsey.



«Mit dem Service der BVB bin ich sehr zufrieden. Als Pflegefachfrau auf der Neonatologie am Universitäts-Kinderspital beider Basel schätze ich besonders die früheste Verbindung der Linie 36. Schade, gibt es diese nur werktags.»

Tochter Renate Itin

«Ich bin sehr froh, dass es Trams gibt. An der Endstation des 16ers auf dem Bruderholz wäre eine Anzeige hilfreich. Manchmal fahren Tramchauffeure dort zu spät ab. Was mich vor allem dann ärgert, wenn ich am Bahnhof SBB einen Zug erreichen muss.»

Mutter Erika Itin-Fiechter

«DIE BVB WAR FÜR UNS IMMER EIN SERIÖSES UNTERNEHMEN.»

Robert Vogt ist Gemeinderat von Allschwil und Mitglied der FDP.



Der Allschwiler Gemeinderat Robert Vogt ist zufrieden mit der Zusammenarbeit mit der BVB. Die Vorgänge im Management haben ihn überrascht.

Robert Vogt freut sich schon auf den nächsten Apéro für Neuzuzüger, denn er kann gute Nachrichten überbringen: Allschwil ist nicht nur gewachsen, nein, Allschwil hat in den letzten Jahren auch das Angebot des öffentlichen Verkehrs ausbauen können. Zum Beispiel die Buslinie 48 für Pendler zum Bahnhof SBB. «Wir haben zwar zu Stosszeiten verstopfte Strassen, der öffentliche Verkehr aber funktioniert sehr gut», sagt Robert Vogt.

Die Zusammenarbeit mit der Verwaltung der BVB sei sehr gut und eng, betont er. Entsprechend verwundert hätten ihn die letzten Herbst publik gewordenen Vorfälle im BVB-Management. «Ich war sehr überrascht, dass man dermassen über die Stränge geschlagen hat. Die BVB war für uns immer ein seriöses Unternehmen», sagt er. Und so lobt Vogt, dass die Gemeinde frühzeitig über Fahrplanänderungen informiert werde oder bei der BVB stets auf offene Ohren stosse mit ihren Anliegen bei

ROBERT VOGT

reist mit einem Generalabonnement, 2. Klasse. Zu seinem Arbeitsort in der Stadt Zürich ist er mit Tram, Bus und Bahn unterwegs. In Basel am häufigsten anzutreffen ist er im 6er-Tram, auf der Buslinie 48 oder im Flughafenbus, der Linie 50, zwischen Brausebad und Bahnhof SBB.

Bauprojekten wie etwa bei der Sanierung der Durchgangssachse Baslerstrasse.

Bei der Kooperation zwischen der Gemeinde und der BVB habe es keinerlei Anzeichen dafür gegeben, dass sich die Betriebskultur verschlechtert oder verändert habe. Mit dem Management der BVB selbst hatte der Politiker allerdings nie zu tun: «Ich habe seit meinem Amtsantritt vor neun Jahren nie jemandem vom obersten Management der BVB zu Gesicht bekommen.» Weshalb die BVB und die BLT es nicht schafften, gemeinsam neue Trams anzuschaffen, habe er nie verstanden. Ebenso wenig wie den Streit darüber, wer den Margarethenstich befahren dürfe. «Wir müssen doch gemeinsam versuchen, das Beste für die Region herauszuholen», sagt der Allschwiler Gemeinderat.

Trotz der guten Zusammenarbeit hat der FDP-Gemeinderat noch einen Wunsch an die Adresse der BVB. Gerne sähe er es, wenn die Buslinie 48 zum Bahnhof SBB auch am Wochenende fahren würde. Und nicht zuletzt bereitet ihm auch der Verkehr aus dem Elsass Sorgen. Der Versuch, im zersiedelten Elsass mit einem Bus Berufspendler einzusammeln und zur Haltestelle Bachgraben zu bringen, scheint zu scheitern. «Wir warten noch auf die Auswertung, es macht jedoch den Eindruck, dass diese Verbindung für viele zu wenig attraktiv ist.» Viele aus dem Elsass kommen weiterhin mit dem Auto und überlasten damit die Strassen zusätzlich.



«Ich fahre nur selten mit dem öffentlichen Verkehr und wenn, dann vor allem in der Innenstadt. Sonst bin ich mit dem Auto unterwegs, weil ich mit diesem flexibler bin. Wenn ich in den Ausgang gehe, nehme ich aber gerne das Tram. Um wieder nach Hause zu kommen, bin ich dann allerdings auf ein Taxi angewiesen. Denn spätabends gibt es auf dem Land keine Verbindungen mehr.»

Yannick Burtschi



«Als Auswärtige habe ich manchmal Schwierigkeiten damit, wenn ein Bus plötzlich eine neue Linie fährt. Auch bei Durchsagen über Störungen weiss ich als Berner Oberländerin oft nicht, ob ich nun betroffen bin oder nicht. Trotzdem finde ich das Basler öV-Netz noch besser als jenes in Bern.»

Gertrud Pollheimer





«In Basel bin ich oft mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs. Mir scheint, dass es in letzter Zeit häufiger zu Pannen kommt, etwa wegen Stromunterbruch oder Falschparkierer. Obwohl mir die Trams im Stadtbild gefallen, finde ich es schade, dass die alten Pläne, die Fahrzeuge unter dem Boden fahren zu lassen, nie umgesetzt wurden. Damit hätten wir an der Oberfläche viel Platz geschaffen.»

Heinz Schröter



«Um fit zu bleiben, bin ich meist zu Fuss unterwegs. Wenn ich aber einmal ein Tram oder einen Bus benutze, bin ich zufrieden. Die «Drämmli» scheinen mir sauber zu sein und pünktlich zu fahren.»

H.P. Wälthy

«JOURNALISTEN SOLLEN ANKLAGEN, NICHT RICHTEN.»

Der Chefredaktor der «bz Basel», Matthias Zehnder, glaubt: Ein derart stark in der Bevölkerung verankertes Unternehmen wie die BVB könne sich gar nichts anderes leisten als ungeschminkte Kommunikation.



MATTHIAS ZEHNDER,
Chefredaktor der «bz Basel», ist in Basel meistens mit dem Velo unterwegs. Sonst oft mit Zug, Bus und Tram, ab und zu mit dem Auto oder zu Fuss. Er hat ein Generalabonnement.

Wer glaubt, Journalisten seien so halbschlau, aufsässig und leicht schmierig, wie sie häufig am Fernsehen dargestellt werden, der kennt den Chefredaktor der «bz Basel» nicht. Auf Matthias Zehnder trifft keine der genannten Eigenschaften zu. Im Gespräch sucht er nach präzisen Begriffen statt Schlagworten, spricht leise, aber bestimmt. Er ist kein Marktschreier auf dem Nachrichtenboulevard, er ist ein Denker und er versucht immer auch, das Gute im Menschen zu sehen.

Was sich in Überlegungen wie den folgenden niederschlägt: Beim BVB-Skandal habe ihn vor allem das Ausmass überrascht. «Mir war schon zuvor aufgefallen, dass die BVB-Führung immer sehr vollmundig kommunizierte. Etwa wenn sie davon sprach, man wolle in die Champions League des öffentlichen Verkehrs», sagt er. Das war für Zehnder nicht nachvollziehbar: Beim Service public gebe es ja nicht zwei Dutzend verschiedene

Firmen, die darum buhlten einen Wettbewerb zu gewinnen. Für Transportunternehmen wie die BVB gehe es doch einfach darum, innerhalb eines Quasi-Monopolgebiets einen guten Service anzubieten.

Matthias Zehnder sieht weniger eine Krise des Tram- und Busbetriebs BVB, eher schon eine Krise an der Bruchstelle zwischen Staatsbetrieb und selbstständigem Unternehmen. Die Vorkommnisse hätten wohl ebenso gut bei den Industriellen Werken (IWB) oder in einem Spital passieren können, glaubt er. In einem ausgelagerten ehemaligen Staatsbetrieb hätten sich Kompetenzen von Staat und ausgelagertem Management überlagert. Zudem sei unklar gewesen, wie die ehemalige staatliche Abteilung als selbstständiges Unternehmen geführt werden soll. «Das war der Kern des Problems.»

Die neue Führung der BVB habe unverkennbar einen Wandel angestrebt, dabei aber übersteuert. Das sei typisch für Veränderungsprozesse, wie jenen der BVB, ist Zehnder überzeugt. Viele Betriebe seien ja relativ träge, ausgestattet mit altgedienten Mitarbeitern und eingespielten Abläufen. Wer da etwas bewegen wolle, neige oft zum Überborden. Komme hinzu, dass wohl auch viele Staatsangestellte sich weder gewohnt waren noch wägen, der neuen Führung zu widersprechen. «In einem Betrieb mit ehemaligen Staatsangestellten wird ein Manager rasch zum Hecht, der fast beliebig zubeissen kann. Und wer sich kritisch äussert, wird schnell als Bremser abgetan – als jemand, der den Wechsel vom alten, trägen Staatsbetrieb in die Selbstständigkeit nicht geschafft hat», so Zehnder.

«Die BVB braucht keine tollen Hechte mehr, die viel versprechen und sich selbst noch mehr gönnen. Sie braucht eine Führung, die zupackt, aufräumt und sich dann mit Tatkraft, aber auch mit einer gewissen Bescheidenheit daran macht, das Unternehmen weiterzuführen. Es benötigt einen Manager, der zugleich Staatsdiener sein kann.»

Matthias Zehnder im Wochenkommentar,
publiziert in der «bz Basel» vom 14. Dezember 2013

Für einen Betrieb wie die BVB seien die hohe Aufmerksamkeit und die Betroffenheit, die durch die Krise in der Öffentlichkeit auslöst wurden, typisch, erklärt Zehnder. Ob ausgegliedert oder nicht, die BVB bleibe ein öffentlicher Betrieb, vergleichbar mit Swisscom, SBB, Post, Coop oder Migros. «Überall dort wird aus einer betrieblichen Affäre à la BVB, rasch ein relativ grosser Skandal», sagt der Chefredaktor.

Ein solcher Betrieb könne deshalb auch nicht – wie eine private Firma – Dinge schönreden oder Informationen zurückhalten. Von einem Staatsbetrieb erwarte man einen offenen Umgang mit Informationen. «Die BVB wird immer noch als Staatsbetrieb wahrgenommen, doch bereits vor der Krise verhielt sie sich wie ein Privatbetrieb und kommunizierte defensiv. Das wurde der Kommunikationsabteilung übel genommen, oft zu Unrecht.» Das Ganze habe sich mit der Krise schlagartig geändert. Durch diese kam es zu einer «public affair», zur öffentlichen Affäre im wörtlichen Sinn.

In die Offensive gegangen sei die BVB in jenem Moment, als Verwaltungsrat Paul Blumenthal das Zepher übernommen und an einer Pressekonferenz darüber informierte habe, dass der BVB-Direktor freigestellt worden sei. Dies nachdem ruchbar geworden war, dass er Sex-SMS verschickte hatte. Seither würden die Vorgesetzten endlich selbst Rede und Antwort stehen. «Kommunikation funktioniert immer dann am besten, wenn sich Verantwortliche stellen und selbst kommunizieren», ist Matthias Zehnder überzeugt.

«Die neue BVB-Führung rund um Paul Blumenthal muss rasch die wichtigsten Entscheide von Direktor Jürg Baumgartner unter die Lupe nehmen. (...) Wenn diese Entscheide in einem autoritären Klima getroffen worden sind, das keine Kritik zulässt, müssen diese überprüft werden.»

Kommentar von Matthias Zehnder,
publiziert in der «bz Basel» vom 13. Dezember 2013

Firmensprecher neigten dazu, ein Unternehmen nach aussen abzuschirmen. Das könne bei einer BVB gar

nicht funktionieren, weil jede und jeder in der Stadt deren Leistung überprüfen könne. «Wenn zum Beispiel elektronischen Anzeigetafeln nicht funktionieren, sehen das alle. Da bringt es nichts, zu behaupten, das System sei eigentlich ziemlich stabil.»

Matthias Zehnder mag nichts dagegen einwenden, dass die BVB dazu überging, Journalistenfragen und die Antworten des Unternehmens im Nachhinein auf der Website des Betriebs zu veröffentlichen. «Die BVB versuchte, sich zu wehren, da nicht alle Journalisten mit Stellungnahmen des Unternehmens sauber umgingen. Ich habe kein Problem damit, wenn Journalisten unter Druck geraten, fair zu bleiben.»

Von Medienschaffenden, die sich nicht damit begnügen, Missstände aufzudecken, sondern auch noch über die Verantwortlichen richten, ist Matthias Zehnder nicht angetan. «Journalisten sollen anklagen, nicht auch noch richten. Der Pranger an sich ist ja für die Betroffenen schon Strafe genug.»

«Aufdecken ja. Verurteilen nein. Journalismus darf nicht zum Shitstorm verkommen. (...) Bei aller Empörung über die Missstände und Skandale darf nicht vergessen gehen, dass die Beschuldigten Menschen sind, deren Leben sich durch einen einzigen Artikel radikal verändern kann.»

Aus dem Wochenkommentar von Matthias Zehnder,
publiziert in der «bz Basel» vom 21. Dezember 2013

Dass ein Journalist den Namen eines BVB-Kadermitarbeiters veröffentlichte, der sich auf einer Geschäftsreise in Hamburg auf der Reeperbahn vergnügt haben soll, kann Zehnder nicht nachvollziehen, denn: «Das ist Privatsache.» Solche Auswüchse seien symptomatisch für den verschärften Konkurrenzkampf unter den Medien auf dem Platz Basel: Alle buhlten um dieselbe Aufmerksamkeit.

Matthias Zehnder glaubt, dass die BVB-Krise das Vertrauen in die Managerkaste beschädigt habe, nicht das Image der BVB. Schliesslich sei deren Kerngeschäft nie tangiert gewesen: Tram und Busse seien ja trotz allem nach Fahrplan gefahren. «Mir scheint, dass die BVB seit der Krise versucht, ohne viel Getöse aufzuräumen und einfach und ehrlich weiterzuarbeiten. Vorbei die Zeiten, als die BVB grossspurig vom Betrieb in der Champions League redete.» Agil müsse die BVB sein, sich aber gleichzeitig in den Dienst der Allgemeinheit stellen. Chefredaktor Matthias Zehnder verzichtet konsequent auf Schlagworte. Bei einem Filmcasting für die Rolle eines Journalisten würde er wohl glatt durchfallen: zu differenziert, zu wenig Boulevard und so ganz und gar nicht schmierig.

«WÄHREND DIE BVB EINE SOMMERGRIPPE HATTE, MUSSTE DIE SWISSAIR AUF DER NOTFALLSTATION BEHANDELT WERDEN.»

THOMAS KESSLER



«Die BVB sollte für die Allgemeinheit da sein. Deshalb finde ich es ausgesprochen ärgerlich, dass sich das Management der BVB bereichert hat. An der Pünktlichkeit und am Takt der Trams habe ich nichts auszusetzen, finde aber, dass man den öffentlichen Verkehr noch stärker fördern sollte. Heute ist dieser zu teuer.»

Daphne Moser