

Öffentlicher Verkehr – die Pulsadern unserer Stadt

Im gemeinsamen Interview sprechen der Stadtentwickler Lukas Ott und der Verkehrsingenieur Alain Groff über Mobilitätsgewohnheiten unserer Zeit, über Zusammenhänge zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und über die tragende Rolle, die der öffentliche Verkehr auch in der Stadt der Zukunft spielt.

Basel wächst unaufhaltsam. Neue Stadtteile mit viel Wohnraum entstehen, Areale werden umgenutzt. Was bedeuten diese Transformationen für den öffentlichen Stadtverkehr?

Alain Groff: Diese Dynamik hat verschiedene Auswirkungen auf den Verkehr. Erstens führt die Tatsache, dass Areale entwickelt werden, die bisher kaum genutzt wurden, dazu, dass sich Verkehrsströme verlagern und neue Bedürfnisse entstehen. An diese Veränderungen muss sich das öV-Netz anpassen. Darum arbeiten wir momentan intensiv an der wichtigen Tramnetzentwicklung. Bereits jetzt merken wir, dass gewisse Buslinien stark an Bedeutung gewinnen.

Zweitens: Wenn viele Wohnungen gebaut werden, hat dies Auswirkungen auf die Pendlerströme. In den letzten Jahren hat die Zahl der Arbeitsplätze in der Stadt stärker zugenommen als die Zahl der Wohnungen. Dies stellt uns vor das Problem von wachsenden Pendlerströmen in die Stadt, die das Verkehrssystem an seine Grenzen bringen und die Umwelt ebenso wie die Anwohnenden belasten.

Und der dritte Punkt ist die Frage nach dem Raum. Je stärker sich die Stadt entwickelt, desto dichter wird sie und umso knapper wird der Raum, der zur Verfügung steht. Deshalb ist es unumgänglich, dass wir Verkehrsmittel einsetzen, die effizient mit Fläche umgehen. Hier ist der ÖV natürlich Spitzenreiter.

Wie sieht dieses Phänomen aus der Sicht des Stadtentwicklers aus, Herr Ott?

Lukas Ott: Für die Stadtentwicklung – wie auch für die Mobilitätsplanung – steht die Frage nach dem Raum und dessen Nutzung über allem. Diese Frage wird immer wichtiger werden, weil Basel nicht in die Fläche expandieren kann, ausser über seine Grenzen hinaus. Wir erleben starke Transformationen von ehemaligen Industrie- oder Güterarealen, die wir jetzt fürs Wohnen, aber auch für Arbeit und Freizeit, einsetzen können. Und wir öffnen Areale, ganze Stadtbezirke, die vorher nicht öffentlich zugänglich waren, zum Beispiel Volta Nord, Rosental Mitte oder im südlichen Klybeckquartier. Das heisst, dass wir diese Areale jetzt auch öffentlich erschliessen können, zum Beispiel mit neuen Tramlinien.

Arbeiten und Wohnen, Funktionen, die früher getrennt waren, kommen in neuen Arealen wieder näher zusammen. Welche Auswirkungen hat dies auf die Mobilitätsbedürfnisse innerhalb der Stadt?

Lukas Ott: Wenn wir Arbeiten und Wohnen näher zusammenbringen, können wir Verkehr einsparen, was wiederum zu einer Steigerung der Lebensqualität führt. Schauen wir uns das letzte Jahrzehnt an: Es wurden 20 000 Arbeitsplätze geschaffen. In der gleichen Zeit sind aber lediglich 10 000 neue Einwohnerinnen und Einwohner nach Basel gezogen. Die grosse Herausforderung ist also, dieses Delta zu dämpfen. Denn je grösser der Unterschied zwischen diesen Zahlen ist, desto mehr Verkehr gibt es. Und wir müssen aufpassen, dass sich dies nicht zulasten der Lebensqualität in der Stadt auswirkt. Eine Stadt der kurzen Wege ist unser Leitmotiv.

Dies führt zum Stichwort Agglomerationen: Diese haben sich in den letzten 20 Jahren auch stark gewandelt. Wie schätzen Sie die Entwicklung ein?

Alain Groff: Alle Ballungsräume in Europa haben etwas gemeinsam: Die Mobilität innerhalb der Städte ist eigentlich nicht problematisch. Hier bewegen sich die Menschen häufig zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem ÖV. Was zu Engpässen führt – auf den Strassen und im regionalen ÖV – sind die Bewegungen aus dem Umland in die Stadt hinein. Hier kann der öV noch sehr viel zu einer Entlastung beitragen. Das Verkehrssystem ist heute insgesamt sehr ineffizient.



In zig tausend Autos werden jeden Tag unzählige freie Sitzplätze nach Basel und wieder hinausgefahren. Ausserdem müssen diese Autos irgendwo abgestellt werden. Ein Parkplatz nimmt mindestens 10–12 Quadratmeter in Anspruch. Nutze ich diese Fläche, um ein Auto darauf abzustellen oder für eine Gartenbeiz, als Spielplatz oder um einen Baum zu pflanzen? Das sind die Abwägungen, die eine Stadt treffen muss.

Lukas Ott: Genau: Wir können unsere Kernstadt nicht unabhängig von der Agglomeration betrachten. Darum ist es so wichtig, dass wir mit unseren Nachbarn in der Agglomeration zusammenarbeiten. Es hat in den letzten zwei bis drei Jahrzehnten eine wichtige Entwicklung stattgefunden zugunsten von mehr Lebensqualität in der Kernstadt. Das hat damit zu tun, dass man auf die negativen Auswirkungen der Massenmotorisierung irgendwann Antworten entwickelt und daran gearbeitet hat, den Berufsverkehr umzulagern und zu kanalisieren. Der öffentliche Verkehr spielt dabei eine Schlüsselrolle. Ein volles Tram bewegt so viele Menschen wie eine Autokolonne von fast einem Kilometer Länge. Noch flächeneffizienter sind nur Fussgängerinnen und Fussgänger.

Alain Groff: Wir haben es geschafft, den Strassenverkehr weitgehend auf die Hauptachsen zu kanalisieren, was eine Entlastung der jetzt verkehrsberuhigten Quartiere gebracht hat. Wo wir hingegen noch Handlungsbedarf haben, ist beim öV. Das Tramnetz hat sich über siebzig Jahre lang kaum entwickelt. Erst in den letzten zehn Jahren wurden wieder wichtige Bausteine realisiert mit den Tramverbindungen nach Weil am Rhein und Saint-Louis. Eine strategische Planung definiert jetzt weitere Neubauabschnitte, die das Netz fit machen für die Zukunft. Und zusätzlich brauchen wir eine starke S-Bahn, die gut mit dem Tramnetz verbunden ist und die regionalen Verkehrsströme effizient aufnimmt. Die Nachfrage wächst.

Lukas Ott: Wir haben in den 1980er-Jahren mit der Schaffung des Tarifverbunds Nordwestschweiz einen riesigen Schritt machen können. Neuerdings können wir mit dem U-Abo auch in den süddeutschen Raum und umgekehrt. Es wird also weiter daran gearbeitet, die Region zusammenzuführen. Da müssen wir dranbleiben und den funktionalen Raum abbilden, zum Beispiel mit einer Gültigkeit des U-Abos bis Olten. So kann der ÖV noch besser mit den Mobilitätsgewohnheiten der Menschen in Einklang gebracht werden.

Nun sprechen wir vor allem über das Schienennetz. Wie sieht es mit anderen Verkehrsträgern aus wie Bussen oder Velos?

Lukas Ott: Wir müssen auf die Verkehrsmittel setzen, die in kürzester Zeit am meisten Menschen bewegen und die am raumeffizientesten sind. Hier ist die schienengebundene Mobilität unerreichbar. In unserer Agglomeration bedeutet dies: Ausbau des S-Bahn- und des Tramnetzes. In ihrer Leistungsfähigkeit nicht zu unterschätzen sind auch direkte und sichere Fahrradverbindungen. Und zudem legen die Baslerinnen und Basler jeden dritten Weg zu Fuss zurück.

Alain Groff: Dieses Zusammenspiel ist das Wesen unserer gemeinsamen Verkehrsstrategie: Die S-Bahn funktioniert als das Rückgrat der regionalen Mobilität, das Tramnetz ist jenes der Mobilität innerhalb der Agglomeration, und beide Netze müssen sehr gut miteinander verknüpft sein, damit sie optimal zusammenwirken. Buslinien ergänzen S-Bahn und Tram, sie können sogar eine grosse Rolle spielen als Vorläufer einer Tramlinie – solange diese noch nicht vorhanden ist. Wichtig ist, dass das ÖV-Netz leicht zugänglich ist und vervollständigt wird durch Angebote von kombinierten Fahrten mit Autos (Park & Ride), Velos (Bike & Ride) oder Trottnetts.

Diese alternativen Mobilitätsformen sind aktuell in aller Munde. Sie werden als Mobilitätsformen der Zukunft gepriesen. Werden die Tram- und Zugschienen nicht bald überflüssig?

Lukas Ott: Sicher nicht bald. Um wirklich Effizienz hinzukriegen und mit dem Raum haushälterisch umzugehen, ist die schienengebundene Mobilität ein Muss. Trotzdem kommt der kombinierten Mobilität eine wichtige Funktion zu! Wir werden hier sehr stark von der Digitalisierung profitieren können. Ich denke beispielsweise an Apps, die für jede Person das jeweils am besten geeignete Verkehrsmittel finden für den Weg, den sie zurücklegen möchte. Wir haben jetzt die Möglichkeit, dass man über solche Dienstleistungen automatisch zu einem effizienten, ressourcenschonenden und kostengünstigen Verkehrsmittel findet. Mobilität ist mehr denn je etwas, das wir nicht besitzen, sondern das wir als Dienstleistung beziehen. Hier findet eine wichtige Transformation statt.

Alain Groff: Die Chance liegt darin, dass wir die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel noch viel einfacher machen können, zum Beispiel über gute Apps. Je einfacher der Zugang, desto eher probieren

Kundinnen und Kunden den ÖV oder andere umweltfreundliche Fortbewegungsarten aus – und bleiben ihnen dann auch treu.

Wie sieht heute – und morgen – eine stadtgerechte Mobilität aus?

Lukas Ott: Aus meiner Sicht: Mit möglichst wenig Aufwand an möglichst viele Orte kommen. Eine ressourcenschonende Stadtentwicklung geht immer in die Richtung einer Stadt der kurzen Wege. Gesundheit, Bildung, Freizeit, Sport, Einkauf, Wohnen, Arbeiten. Das müssen wir möglichst nahe miteinander verknüpfen. So sparen wir Verkehr und haben eine nachhaltige Mobilität. Als Masstab müsste gelten, dass ein zehnjähriges Kind sicher und frei seine Ziele erreichen kann – von der Schule über den Musikunterricht bis zum Schwimmbad und zum Einkaufen.

Alain Groff: Dazu müssen wir die Verkehrsmittel priorisieren, die effizient sind (das steht übrigens auch in der Kantonsverfassung) und dazu gehört vor allem auch der ÖV. Darum ist es zum Beispiel so sinnvoll, dass wir einem Tram genau dann grün geben, wenn es an die Ampel kommt. Einem Tram reichen 5 Sekunden Grün an der Ampel, um 200 Personen über eine Kreuzung zu bringen. Sässen diese 200 Leute in Autos, dann müsste die Ampel mehrere Minuten lang auf Grün bleiben und der Verkehr würde kollabieren. Was stadtgerechte Mobilität ist, lässt sich also auch rein mathematisch beantworten. Wie heisst es schön in Fachkreisen: «Move people, not cars». Genau das tut der ÖV.



Alain Groff

Leiter des Amtes für Mobilität, Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt



Lukas Ott

Leiter der Kantons- und Stadtentwicklung, Präsidialdepartement Basel-Stadt

