

Stadt schrumpft, Umland wächst

„Gesamtverkehrsmodell der Region Basel“: Planer sehen größtes Potenzial im Ausbau des ÖPNV nach Südbaden und ins Elsass

VON UNSERER REDAKTEURIN
ANDREA DRESCHER

BASEL. Wie fließt der Verkehr in 20 Jahren? Wo macht es Sinn, neue Straßen oder Tramlinien zu bauen? Damit Politik und Planer solche Fragen beantworten können, gibt es Verkehrsmodelle. In Basel wurde eines für die Jahre 2003 bis 2030 entwickelt. Daraus ergibt sich für die trinationale Region ein deutliches Fazit: Die Bevölkerung in der Stadt, in der das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln gut ausgebaut ist, wird schrumpfen. Dafür werden im Umland mehr Menschen leben – und auf Verkehrsmittel angewiesen sein.

Das „Gesamtverkehrsmodell der Region Basel“ wurde von den Basler Kantonen mit Hilfe der Nachbarkantone und -länder entwickelt. Es ist ein Computerprogramm, das Verkehrsflüsse berechnet. Wenn neue Straßen, wie kürzlich die Nordtangente, eingeweiht werden, zeigt das Modell, wie sich die Belastung dadurch verschiebt. Einfluss haben Einwohner, Arbeitsplätze und Verkaufsflächen sowie das Nahverkehrsangebot. Was fehlt, sind Fußgänger, Radfahrer und der Güterverkehr auf der Schiene. Zudem wird nur der Verkehr an Werktagen berücksichtigt. Und: Es handelt sich um Status-quo-Prognosen, die sich auf das heuti-

ge Verhalten der Menschen beziehen.

Verkehr entsteht, weil Bürger, Geschäfte, Arbeitsplätze und öffentliche Verkehrsmittel ungleich verteilt sind. Basel wird 2030 gegenüber 2003 sechs Prozent weniger Bürger haben, aber zwölf Prozent mehr Arbeitsplätze und 31 Prozent mehr Verkaufsflächen. Im Umland werden die Verkaufsflächen um 24 Prozent und die Arbeitsplätze um sechs Prozent zulegen, die Einwohner nur um ein Prozent. Das südbadische Gebiet hat mit rund 225 000 die meisten Einwohner und wird weiter wachsen (um sieben Prozent), dafür stagniert dort die Zahl der Arbeitsplätze, Geschäfte kommen nicht mehr viele hinzu (plus acht Prozent).

Aus diesen Strukturdaten ergibt sich, dass die Fahrten im Modellbereich bis 2030 um täglich 240 000 zunehmen werden (plus elf Prozent). 63 000 dieser Fahrten werden im Öffentlichen Nahverkehr stattfinden (plus 14 Prozent), der Rest wird sich im motorisierten Individualverkehr abspielen. Dort steigen die täglichen Fahrten von knapp 1,5 Millionen auf gut 1,6 Millionen. Auch S-Bahnen und Fernzüge werden wegen des Ausbaus vermehrt benützt. Heute werden auf deutscher Seite bei 320 000 Fahrten im Berechnungsgebiet nur zu einem Prozent öffentliche Verkehrsmittel gewählt, im Elsass sind es bei 116 000 Fahrten zwei Prozent. Dagegen benützen die Baselstädter

bei 241 000 Fahrten täglich zu 64 Prozent Busse und Bahnen, 23 Prozent sind es im Umland mit insgesamt 134 000 Fahrten. Fahren die Südbadener nach Basel (37 000 Fahrten am Tag), nützen sie zu 22 Prozent öffentliche Angebote. Die Elsässer entscheiden sich bei 27 000 Fahrten zu einem Viertel für den ÖPNV. Die meisten Fahrten finden allerdings zwischen Basel-Stadt und der Schweizer Agglomeration statt. Bei 251 000 Fahrten pro Tag hat der ÖPNV einen Anteil von 38 Prozent. Deshalb sehen die Verkehrsplaner am meisten Potenzial beim ÖPNV-Ausbau nach Frankreich und Deutschland.

Plus von 30 bis 40 Prozent beim grenzüberschreitenden Verkehr

Innerhalb Südbadens werden bis 2030 die täglichen Fahrten um 4000 auf 316 000 zurückgehen, im Elsass schrumpft die Zahl um 8000 auf 114 000 pro Tag. Auch im Basler Umland nimmt der Verkehr um 2000 Fahrten ab auf 103 000. Dafür steigt das Aufkommen in Basel um 11 000 Fahrten auf 87 000. Zudem werden Deutsche und Franzosen verstärkt in die Schweiz pendeln. Das Modell geht von einer Zunahme im grenzüberschreitenden Verkehr von 30 bis 40 Prozent aus. Konkret sind das 14 000 zusätzliche Fahrten zwischen Südbaden und Basel sowie weitere 15 000 aus dem Elsass.