

«Mehr Mobilität bei weniger Verkehr»

Nahverkehr Tram und Bahn benötigen bis 2020 dringende Investitionen – das Auto auch?

Ausblick 2020

Entwicklung im Raum Nordwestschweiz

VON BORIS BURKHARDT

Gleisentflechtung Basel Ost für einen S-Bahn-Verkehr im Viertelstundentakt, Schienenanschluss Euro-Airport, Wisenbergtunnel als neuer Juradurchstich, «Herzstück» Regio-S-Bahn und Ausbau der A2-Osttangente – Projekte, die die Regio Basel nach Ansicht der Denkfabrik **«Metrobasel»** dringend in Angriff nehmen muss, um bis 2020 die bis dahin prognostizierten 50 000 bis 100 000 zusätzlichen Einwohner von A nach B transportieren zu können.

«Strassen sind am Limit»

Für eine seriöse Planung ist für **Stephanie Fuchs, Sektionspräsidentin beider Basel des Verkehrs-Clubs Schweiz (VCS)**, entscheidend: «Werden sich die neuen Einwohner entlang den gut erschlossenen öV-Achsen ansiedeln oder im Grünen beziehungsweise in der schlecht erschlossenen französischen und deutschen Agglomeration?» Fuchs sagt heute schon: «Die Zufahrtsstrassen sind am Limit.» Ausbaupläne lösten keine Verkehrsprobleme, sondern verlagerten sie bloss zum nächsten Engpass. Alleine der Unterhalt der Infrastrukturen mache Milliardeninvestitionen nötig. Nach Fuchs' Vorstellung könnten 2020 «Pfortneranlagen» bereits am Stadtrand den Verkehr regulieren: «Wer schon weit vor der Stadt im Stau steht, während der öV ungehindert vorankommt, überdenkt sein Mobilitätsverhalten.»

Simon Kettner, Abteilungsleiter Mobilitätsstrategie im Basler Verkehrsdepartment, bringt das Dilemma auf den Punkt: «Die Gesellschaft fordert mehr Mobilität und möchte weniger Verkehr.» Das Verkehrsauf-



Heute schon eng: Das europäische Nadelöhr A2.

ARCHIV NARS-ZIMMER

■ ANDREAS BÜTTIKER: «ZAHLEN UNREALISTISCH»

Die Baselland Transport AG geht gemäss dem internationalen «Agglomerationsprogramm Basel» von einem Zuwachs von 20 000 Menschen in der Regio Basel aus. Die zehnfach höhere Schätzung von Metrobasel hält **Geschäftsführer An-**

dreas Büttiker für «total unrealistisch – sofern Holland nicht plötzlich unter Wasser steht». «Sollte die **Metrobasel-Vorhersage** allerdings stimmen», sagt er, «dann werden die Strassen so überlastet sein, dass auch Busspuren nichts

mehr nützen.» **Das Basler Gesamt-Verkehrsmodell** geht bis ins Jahr 2020 gar von einem Rückgang der Bevölkerung in Basel aus, mit Ausnahme starker Entwicklungsgebiete wie Novartis, Roche, Erlentmatt oder Dreispitz. (BOB)

kommen dürfe nicht unbegrenzt wachsen: «Mobilität wird letztlich auch über Kosten reguliert, über die Preise von Treibstoff und Parkplätzen genauso wie über die Billettprei-

se.» Alternativen seien Car-Sharing-Angebote oder Veloverleihe. Als attraktive Alternative im Stadtverkehr brauchten Velofahrer «sichere, direkte, attraktive Routen» und grosse Ab-

stellanlagen (Bike & Ride). Fuchs fordert zusätzlich innerorts flächendeckendes Tempo 30. Ampeln müssten ausserdem Fussgänger bevorzugen.

Einen dringenden Ausbaubedarf sieht **Dagmar Jenny, Sprecherin der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB)**, heute schon am Bahnhof SBB: «Zugänge von der Margarethenbrücke her könnten beispielsweise den Centralbahnplatz entlasten.» **Andreas Büttiker, Chef der Baselland Transport AG (BLT)**, sieht seine Trams und Busse indes gerüstet für das Jahr 2020: Die Kapazität der BLT sei heute nicht ausgeschöpft. Im Dezember

2011 werde der Takt auf den Linien 10 und 17 Richtung Dornach und Leimental bereits auf 7,5 erhöht; auf allen Buslinien könnten bei Bedarf Gelenkbusse eingesetzt werden.

«Autoverkehr nicht verteufeln»

Einen anderen Ansatz für die Mobilität der Zukunft hat der **Sektionspräsident beider Basel des Touring-Club Schweiz (TCS), Christophe Haller**. Er hält «Herzstück» und Flughafen-Anschluss für unabdingbar; der öV alleine sei aber in Zukunft «gar nicht in der Lage, den Transportbedarf zu decken». Die Basler Städteinitiative

lehnt Haller deshalb als «völlig weltfremd» ab; der Individualverkehr dürfe in der politischen Diskussion nicht verteufelt werden. Strassenengpässe wie auf der Osttangente der A2 müssten so ausgebaut werden, dass der Autoverkehr «so flüssig und störungsfrei wie möglich» fliessen könne. Dringend sei auch der Bau des Südzubringers von Allschwil Richtung Reinach. Zum Schutz der Fussgänger fordert Haller, die Fahrradwege zu kanalisieren: «Sonst halten sich Velofahrer an keine Regeln mehr.»

Basel abhängig von internationaler Entwicklung

Europäische Achse Strassen und Schienen in beiden Basel sind Teil der wichtigsten Nord-Süd-Verbindung Europas.

VON BORIS BURKHARDT

Für die Basler Verkehrsplaner ist klar: Ihre Aufgabe ist nicht nur eine regionale. Basel ist ein Knotenpunkt in der wichtigsten europäischen Nord-Süd-Verbindung zwischen Hamburg und Milano, sowohl auf der Strasse als auch auf der Schiene. Doch auf beiden Verkehrswegen laufen Planung und Verwirklichung nur schleppend. Der seit Jahrzehnten überfällige viergleisige Ausbau der Rheinschiene und die Weiterführung

der Hochrheinautobahn A98 Richtung Tiengen kommen nur äusserst langsam voran; die Verbindung zwischen A98 und französischer A35 über den Rhein existiert ebenso wie der Wisenbergtunnel bisher nur in den Köpfen der Verkehrsplaner.

Dabei ist die Regio Basel laut dem Basler **TCS-Chef Christophe Haller** vor allem im Strassenverkehr «sehr stark abhängig von der internationalen Entwicklung». Eine europäische Studie gehe bis 2020 von einem erhöhten Verkehrsaufkommen von 20 Prozent auf der A2 als Teil der europäischen Nord-Süd-Achse aus. Ungeachtet der Utopie des Gedankens wünscht sich Haller eine Umfahrung Basels vom Transitverkehr auf der A98 und der A35, verbunden mit se-

paraten Spuren für Lastwagen auf den Autobahnen.

Im Dreiländereck gilt es aber auch, in kleinen, regionalen Massstäben international zu denken. **Florence Prudent, Projektleiterin des Trinationalen Eurodistrikts Basel**, setzt in Zukunft vor allem auf eine Verbesserung des Fahrkartenangebots für den grenzüberschreitenden Nah- und Regio-Verkehr. Ausserdem müssten auch die öV-Kunden gezielt für das bestehende grenzübergreifende Angebot sensibilisiert werden. Wichtig sei die politische Erkenntnis, dass Deutschland, Frankreich und die Schweiz nur zusammen die Probleme der Zukunft, das Tram zum Euro-Airport oder die S-Bahn nach Mülhausen lösen können.