



Kombinierte Mobilität, die die Bahn und den öffentlichen Nahverkehr verknüpft mit Car-Sharing, E-Bike- und Radverleih, ist eine Option für die Zukunft.

# Bausteine für die Verkehrswende

Mit vernetzten Konzepten soll die Mobilität in der Region grenzüberschreitend ressourcen- und klimaschonender organisiert werden

Von Annette Mahro

**BASEL.** Flexibel, nahtlos und ressourcenschonend: So stellen sich Verkehrsspezialisten den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) vor. Zwar lassen sich schon heute einige Angebote kombinieren und das zum Teil auch mit grenzüberschreitend gültigen Tarifen. Wer aber zu S-Bahn, Bus und Tram noch ein Auto via Carsharing, ein Leihrad oder E-Scooter nutzen möchte, für den wird es schon tariftechnisch schwieriger und über die Grenzen gedacht schnell unmöglich. Das Projekt „Mobility as a Service“ MaaS will das ändern.

Auf Einladung der Regio Basiliensis und des Vereins Smart Regio Basel diskutierten über MaaS jetzt Vertreter aus Politik und Verkehrsverbänden grenzüberschreitend online. Die Idee wäre tatsächlich bestechend, während der Woche wo immer möglich mit dem klassischen ÖPNV in die Stadt oder zur Arbeit zu kommen, am Samstag mit dem geteilten Kleinbus zum Möbelhaus zu fahren, sich aber auch beliebig innerhalb und außerhalb der City ein Leih-Velo zu nehmen

oder warum nicht noch lässiger einen E-Roller? Während Basel hier mit mehreren Anbietern Vorreiter und ohnehin mit einem dichten ÖPNV-Netz ausgestattet ist, sieht es diesseits der Grenzen noch nicht ganz so rosig aus, nach Frankreich fehlen Verbindungen ganz.

Ging es bisher aber vorwiegend um Hardware, also um über die Grenzen verlegte Tramschienen, fest eingerichtete Buslinien und Ähnliches, steht bei der MaaS-Idee die Software im Zentrum. So sollten nach dem Zukunftsmodell nicht nur die über bereits bestehende Verkehrsverbände hinaus agierenden Anbieter ins System einbezogen sein. Wünschenswert wäre auch ein einheitliches Tarifmodell, vergleichbar etwa dem Schweizer Umwelt- oder U-Abo. Hinzu käme optimalerweise eine einzige Smartphone-App, über die Verbindungen ermittelt und gebucht werden könnten. Mit nur einem Ticket, ob tages-, wochen-, monats- oder gar jahresweise ließe sich so eine nahezu unbegrenzte Mobilität erreichen und wäre gut fürs Klima und gut für die Lebensqualität.

Noch mangelt es allerdings an vielem. So fahren etwa die Basler Elektroroller nicht über die Grenze, ließen sie sich

doch für die Anbieter nur schwer wieder einsammeln. Nicht nur für die neue Basler Regierungsrätin Esther Keller sind deshalb Angebote an der Peripherie und über die Grenzen hinaus auch die größte Herausforderung. Alexander Erath von der Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW) hatte vor der Diskussion den Sachstand vorgestellt. Nach seinen Zahlen nutzen Bewohner der Basler Kernstadt heute nur für ein knappes Fünftel ihrer Wege ein Auto. Nicht zuletzt in deren Sinne wäre es natürlich, auch den Verkehr von außen zu minimieren. Hinzu käme mehr als der Zeitgewinn für deutsche und französische Parkplatzsucher.

Eine gute Möglichkeit könnten sogenannte Hubs oder Umsteigepunkte vom einen auf das andere Verkehrsmittel sein, denkt Esther Keller. „Es braucht natürlich einen Anschlag“, so die grün-liberale für Bau und Verkehr zuständige Regierungsrätin. Ohne eine kritische Menge, also ein entsprechend gutes Angebot, gehe indes für shared also geteilte Mobilität wenig. Offen für neue grenzüberschreitende Angebote zeigte sich selbstverständlich auch Landrätin Marion Dammann, die derzeit zudem den Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB) präsidiert: „Mobilität darf nie lo-

kal und nur punktuell gedacht werden.“ Kostendeckend sind Angebote der sogenannten Mikromobilität aber noch lange nicht und je weniger dicht besiedelt der bediente Raum ist, umso größer der Zuschussbedarf. Ein neues Interreg-Projekt könnte immerhin den Anschlag sicherstellen, auch Gelder aus dem Basler Pendlerfonds wären vorstellbar.

Beispiele gibt es schon, wenngleich nur innerstädtische, wie die Mobilitätsflatrate der Stadtwerke Augsburg, die neben dem ÖPNV Leihräder und -autos umfasst. In der Schweiz verbindet die App Yumuv, die unter anderem die Basler Verkehrsbetriebe mittragen, in einem Verbundabonnement E-Roller und -Bikes von bisher drei verschiedenen Firmen. In Berlin wird bereits seit 2019 die App Jelbi angeboten, die den Nahverkehr und elf MaaS-Anbieter zusammenbringt. Grenzüberschreitend gibt es zwischen dem Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) und dem Regio Verkehrsverbund Lörrach (RVL) schon seit 1995 Kooperationen. Immer gelte indes der „Spagat zwischen Erschwinglichkeit für die Nutzer und der Wirtschaftlichkeit für alle“, so der Geschäftsführer des TNW, Adrian Brodbeck. Auch er wäre aber offen für Neues.