

MOBILITÄT Die Angebote von ÖV und «Geteilter Mobilität» sollen grenzüberschreitend vernetzt werden

Trinational planen, aber nur in kleinen Schritten

Vom Tram in Riehen Dorf direkt aufs Mietvelo umsteigen, nach Lörrach fahren und nur einmal bezahlen – nach dem Verein Smart Regio Basel soll das bald Normalität sein.

BORIS BURKHARDT

Der Verein Smart Regio Basel liebt grosse Schritte, sagt sein Geschäftsführer Elias Schäfer. Er musste aber einsehen, dass die Politik sich nur auf kleine Schritte einlassen wird im Hinblick auf das Vereinsziel, die unterschiedlichen Mobilitätsangebote Basels und seiner trinationalen Regio kundenfreundlich zu vernetzen. Bei der Online-Podiumsdiskussion am Montag unter dem Titel «Mobility as a Service» (Mobilität als Dienstleistung) zusammen mit Regio Basiliensis widersprachen weder Regierungspräsidentin Esther Keller noch die Lörracher Landrätin Marion Dammann der Notwendigkeit, die Angebote des traditionellen ÖV mit Bus, Bahn und Tram mittelfristig mit den Angeboten der sogenannten «Shared Mobility» (Geteilte Mobilität) zu verknüpfen: Car-Sharing, Velostationen, E-Roller, Taxis, Mietwagen. Eine solche Vernetzung könne grenzüberschreitend aber nur in Etappen erreicht werden.

Neue Kategorie von Verkehr

Alexander Erath, Leiter des Fachbereichs Verkehr und Mobilität an der FHNW, hatte in einem Referat zunächst die Ziele und Herausforderungen der «Mobility as a Service» dargestellt. Die Verwendung von Smartphones und die permanente Möglichkeit, online Daten auszutauschen, habe in den vergangenen zehn Jahren eine neue Kategorie von Verkehr neben dem Individual- und dem Öffentlichen Verkehr entstehen lassen, eben erwähnte Geteilte Mobili-



Deutlich ausbaufähig: die Geteilte Mobilität in Riehen. Der Verein Smart Regio Basel will jene auch trinational verknüpfen.

Foto: Boris Burkhardt

tät. Autos, Velos und Trottinette, die sich der Nutzer mit vielen anderen Kunden teilt, ermöglichen eine Verästelung der Mobilität ohne eigenes Auto bis fast vor die Haustüre.

Die angestrebte Vernetzung soll vor allem die Verfügbarkeit im Sinne des Kunden optimieren, also ihm durch eine einzige App anzeigen, mit welchem Zug er zum Beispiel nach Basel kommt, dort eventuell mit welchem Tram oder Bus zu einer Velo- oder Rollerstation, wo er zuvor über dieselbe App ein Gefährt reserviert hat. Erath nannte als Ziel eine «flexible und nahtlose Mobilität», die durch einen einzigen Tarif für den Kunden gewährleistet sein soll. Im ÖV funktioniere diese Vernetzung in der Schweiz bereits sehr gut.

Zusammen mit den Verkehrsbetrieben in Zürich, Bern und Basel haben die SBB das Pilotprojekt «Yumuv» gestartet: Diese App ermöglicht es, mit einer Monatspauschale in mehreren Tarifen die verschiedenen Anbieter von ÖV und Geteilter Mobilität zu nutzen und nur einmal zu zahlen. Erath erkannte an, dass «Yumuv» mit den

verschiedenen Abos auf unterschiedliche Bedürfnisse eingehen; dennoch müsse der Kunde für einen Monat im Voraus das passende Abo auswählen. Wirkliche Flexibilität biete hingegen zum Beispiel die App «Easy Ride» der SBB, die nachträglich automatisch den günstigsten Tarif für eine Reise in mehreren Verkehrsverbänden errechnete.

Als eine konkrete Herausforderung für die weitere Umsetzung der «Mobility as a Service» für Basel und sein trinationales Einzugsgebiet nannte Erath die mangelnden Stellplätze für die Velos von Pendlern am SBB. Mietvelos mit Rückgabestationen in den Wohnorten der Pendler könnten den Platzbedarf deutlich reduzieren. Um solche Projekte realisieren zu können, regt Erath an, den Pendlerfonds auch auf die Geteilte Mobilität auszuweiten. Die Umsetzung als trinationales Netzwerk werde durch einige Unsicherheiten wie zum Beispiel im Versicherungs- und Arbeitsrecht erschwert; Erath schlug aber ausserdem vor, ein solches Projekt beim Interreg-Programm der EU anzumelden, das

grenzüberschreitende Projekte zwischen EU-Staaten und ihren Nicht-EU-Nachbarn subventioniert.

Regierungsrätin Keller sieht durchaus Potenzial im Pendlerfonds. Es sei aber klar, dass die öffentliche Hand die Nutzung der Geteilten Mobilität «anschieben» müsse, damit sie eine kritische Masse erreiche. Keller war der Meinung, dass eine solche Vernetzung von Anfang an trinational gedacht und geplant werden müsse, auch wenn sie nicht sofort trinational umsetzbar sein möge: «Sonst scheitert sie.»

Möglichst viele Partner einbeziehen

Landrätin Dammann gab sich etwas skeptischer: «Wir sind noch nicht so weit: Wir planen trinational noch immer eine einheitliche Tarifierung.» Eine Umsetzung in Etappen gebe den Verantwortlichen auf der deutschen und französischen Seite die Möglichkeit zu sehen, «welche Vorleistungen wir für Basel noch erbringen müssen». Dammann gab zu, dass sie sich das Thema nicht so komplex vorgestellt habe. Sie mache sich durchaus Sorgen um die Wirtschaftlichkeit, vor allem im ländlichen Raum, wo bereits der ÖV hoher Subventionen bedürfe. Umso wichtiger sei, von Anfang möglichst viele Partner in die Planungen mit einzubeziehen. Ein solches Ziel könne nur mit zahlreichen Akteuren umgesetzt werden.

Der TNW sei bereit, ein solcher Akteur zu sein, sagte dessen Geschäftsführer Adrian Brodbeck, der ebenfalls am Online-Podium teilnahm. Doch sei der TNW als Verbund an Finanzierung und Weisung von aussen, im konkreten Fall von BVB, BLT und den beiden Basel, angewiesen. Er gab sich zuversichtlich: In der Schweiz und in Deutschland gebe es neben den erwähnten bereits viele Pilotprojekte, die Angebote von ÖV und Geteilter Mobilität vernetzten. Er mahnte aber an, dass die Tarife und Abos für die Nutzer weiterhin günstig aufrechterhalten werden müssten.