

Mit dem Expressstram durch die Birsstadt

In den Reinacher Gesprächen 2009 wurde der öffentliche Verkehr der Zukunft thematisiert

WoB 14.5.2009

Vertreter von Kanton, Gemeinden, öffentlichem Verkehr und Wirtschaft tauschten sich am Freitag intensiv über die Entwicklung unserer Region und des öffentlichen Verkehrs aus.

Edmondo Savoldelli

Der Gastgeber, Gemeindepräsident Urs Hintermann, konnte über hundert Interessierte zu den Reinacher Gesprächen begrüßen, unter ihnen auch Verkehrsdirektor Jörg Krähenbühl und sein Basler Amtskollege Hans-Peter Wessels. Als Veranstalter der Tagung mit dem Titel: «Was heisst hier schon mobil?» fungierten dieses Jahr zusammen mit der Gemeinde Reinach die BLT unter der Leitung von Direktor Andreas Büttiker.

Matthias Horx, Trend- und Zukunftsforscher mit eigenen Instituten in Wien und Frankfurt, bestritt den Tagungsauftritt mit einem fulminanten Referat über die sogenannten Megatrends. So werden die grossen Themen unserer gesellschaftlichen und ökonomischen Entwicklung genannt, welche über Jahrzehnte global wirksam sind. Horx unterscheidet etwa 15 solcher Megatrends wie Globalisierung, Verstädterung, Individualisierung oder Frauen in der Gesellschaft. Seine Ausführungen zum Megatrend «Mobilität» liess die Zuhörer auf-



Nicht nur die Verkehrsplaner sind gefordert, um die Aufgaben der Zukunft zu lösen. Auch innere Mobilität ist notwendig.

FOTO: EDMONDO SAVOLDELLI

horchen: In Zukunft werden wir nicht nur körperlich weltweit immer mobiler, auch unser individuelles Leben wird beruflich und beziehungs-mässig von immer mehr Veränderungen bestimmt. «Für diese Meta-Mobilität benötigen wir neue soziale Fähigkeiten, aber auch neue Architekturen, Services und Produkte», so Horx (siehe auch das Interview auf Seite 2).

Weiterentwicklung braucht Visionen

Ein weiteres Referat von Simon Kettner, neuer Leiter Mobilitätsstrategie Basel-Stadt, fokussierte die Aufmerksamkeit dann auf den öffentlichen Verkehr der trinationalen Region. Kettner stellte vier Problemfeldern, z. B. ungenügende Geschwindigkeit oder mangelnde Kapazitäten des ÖV, vier absehbare Entwicklungen und vier grosse Projekte gegen-

über. Das visionärste von ihnen ist die Untertunnelung der Innenstadt in Y-Form für die Verbindungen vom Bahnhof SBB mit dem Bahnhof St. Johann (Richtung Frankreich) und dem Badischen Bahnhof (Richtung Deutschland). Etwas näher liegt wohl die Anbindung des Leimentals an die Innenstadt via neuen Margarethenstich.

Fortsetzung auf Seite 2

Als Erstauto ein Elektromobil

Fortsetzung von Seite 1

Im Rahmen der Reinacher Gespräche befragte das «Wochenblatt» den Referenten Matthias Horx über einige Zukunftstrends. Horx ist derzeit einer der bedeutendsten Zukunftsforscher im deutschsprachigen Raum.

Edmondo Savoldelli

Wochenblatt: *Verstopfte Strassen, Staus, überfüllte Züge und Trams, immer mehr Verkehrsfläche in Tunnels: Ist Mobilität notwendigerweise nervtötend und unwirtschaftlich? Oder ist ein lustvolles Unterwegssein auch in Zukunft möglich?*

Matthias Horx: Wenn wir etwas aus der Distanz auf die Entwicklung des Verkehrs schauen, dann wird deutlich, dass die Staus eher abnehmen als zunehmen – das finale Verkehrschaos, was uns in den 70er Jahren vorausgesagt wurde, ist ausgeblieben. Das hängt mit besseren Verkehrsführungen, aber auch mit einem Wandel der Lebensgewohnheiten zusammen. Mehr Menschen arbeiten auch zu Hause, Arbeit entkoppelt sich von den alten Zeitrhythmen, die Rush Hour wird geringer. Menschen gehen kleine Strecken wieder mehr zu Fuss, und auch das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs ist besser geworden. In grossen Städten verzichten mehr Menschen auf das Auto.

Welche Rolle wird der Schienenverkehr in Zukunft haben. Wird er eher wichtiger oder unwichtiger?

Auf der Mittelstrecke wird er immer wichtiger. Im Nahbereich wird uns in den nächsten Jahren das Elektro-Auto eine Alternative bieten, und eine Co-Existenz mit dem Nahverkehr eingehen.

Oft ist der Zeitaufwand, um einen Flug zu erreichen, oder vom Hub ins Stadtzentrum zu gelangen weit grösser als für den Flug selbst. Was läuft hier falsch?

Das ist vor allem eine Aufgabe für eine gute öffentliche Anbindung. Wer einen Flughafen baut, braucht auch eine U-Bahn oder sehr schnelle S-Bahn dorthin. Und vor allem Services: Es hat ja wenig Sinn, dass ich mein Gepäck schleppen muss. Gepäckträger-Services und Abholung stehen vor einer Renaissance.

Ist die Maut für Stadtzentren ein sinnvoller, praktikabler Weg?

Durchaus, wenn es sich um sehr verdichtete, verstopfte Zentren handelt, wie das Beispiel London zeigt. In mittelgrossen europäischen Städten ist das eher kompliziert,

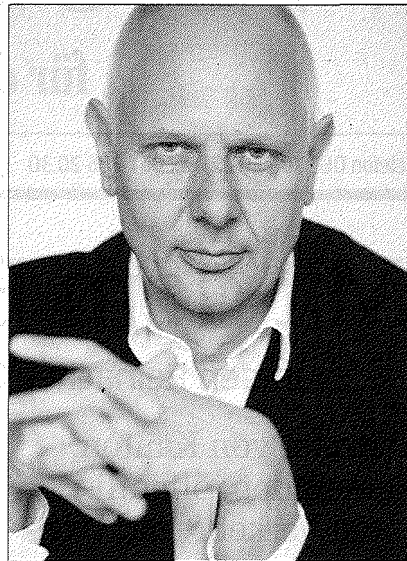
Welche Rolle wird das Auto in 50 Jahren im täglichen Verkehr haben?

Wir werden dann als Erstauto ein Elektromobil fahren, das an jeder Ecke und an unserem Haus aufgeladen werden kann. Langstrecken-Autos sind dann deutlich seltener, man mietet sie eher, wenn man sie braucht. Man wird jedenfalls kaum noch zwei Tonnen Materie in der Garage stehen haben. die man dann nur um den Häuserblock bewegt.

In unserer Region gibt es Visionen in Richtung Birsstadt vor den Toren Basels oder gar in Richtung trinationale Metro-Stadt Basel. Was wird aus unseren stadtnahen Dörfern in Zukunft werden? Sollten in Zeiten der Globalisierung nicht eher die kleinen Lebens-einheiten erhalten werden?

Dazu kann ich nichts sagen, da kenne ich die Situation nicht genug. Ich sehe keinen Widerspruch zwischen Stadt und Land. Städte ergrünen, Dörfer werden an den Daten-Highway angeschlossen. Die Lebensverhältnisse nähern sich eher aneinander an.

Wird sich unsere Zivilisation immer mehr in Richtung Virtualisierung zu einem Leben als «Second Life» fortbewegen?



Mit Zukunftsblick: Matthias Horx

FOTO: WVG

Ja, aber das ist nichts Neues. Im Mittelalter lebten die Menschen viel mehr in einer «Second World», wobei die Kirchen die Hüllen dafür boten.

Was sollte in unseren Schulen schwerpunktmässig gelehrt werden, um die Kinder auf ihre Zukunft bestmöglichst vorzubereiten?

Wir sollten Abschied von der Frontpädagogik nehmen, die immer noch davon ausgeht, dass Lehrer alles wissen und die Kinder es «nachlernen» müssen. Offenes Lernen ist die Bedingung der Zukunft. Dabei werden die Kinder mehr und mehr durch ihre eigenen Talente und Interessen zum Lernen «angestiftet». Das macht dann sehr viel mehr Spass, wie die «Neuen Schulen» zeigen, in denen man die alte industrielle Lern-Situation aufgelöst hat.

Wird es gedruckte Zeitungen auch in Zukunft geben? Oder werden diese durch die Online-Ausgaben abgelöst?

Papierzeitungen sind ja auch ein Sichtschutz, vor allem in Strassenbahnen und Bussen oder am Frühstückstisch. Deshalb wird das noch lange eine Variante bleiben.

www.horx.com

Auch mentale Grenzen überwinden

In fünf Arbeitsgruppen befassten sich am Nachmittag die Teilnehmer mit einzelnen Themenfeldern der regionalen Entwicklung und des öffentlichen Verkehrs. In diesen Workshops wurde der ÖV in Bezug zur Wirtschaft, zur Umwelt, zur Siedlungsentwicklung, zur Raumplanung und zum Alltag näher unter die Lupe genommen. Anschliessend wurden die Ergebnisse der Arbeit dem Plenum durch die Protokollanten vorgestellt.

Folgende Thesen, die jeweils auch gegensätzlich diskutiert wurden, ergaben sich aus den Gesprächen: Da die heutigen Gemeindestrukturen die Raum- und Verkehrsplanung zumindest erschwert, sollten diese sowohl physisch wie auch organisatorisch mehr zusammenwachsen. Gemeindeaufgaben können aufgeteilt oder zusammgelegt werden. Die Siedlungstrenngürtel werden den Verkehrsachsen entlang überbaut. Die Vision der Birsstadt oder gar der trinationalen Metrostadt Basel stand im Raum. Die Zentren müssten baulich weiter verdichtet werden, um die Wege kurz zu halten und um neuen Wohnbedürfnissen (etwa Generationenhäuser) entgegenzukommen.

Expresstrams und -busse mit Sitzplatzgarantie und Komfortabteilen sollten in Zukunft die Attraktivität des ÖV erhöhen, zusammen mit einem ausgebauten S-Bahn-Netz. Die Tarifstruktur soll massiv vereinfacht, die Serviceleistungen (Takt, Schnelligkeit, Parkplätze) dagegen ausgebaut werden. Voraussetzung zur Realisierung auch nur einzelner dieser Aspekte der Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung sei allerdings, da war man sich im Plenum einig, dass sowohl die geografischen Grenzen (Gemeinde, Kanton, Staat) wie auch die mentalen Hindernisse (etwa der Kantönliche) in Zukunft immer mehr abgebaut würden.

Gemeindepräsident Urs Hintermann zeigte sich sehr erfreut über die diesjährige rege Teilnahme. Zusammenarbeit über die Gemeindegrenzen finde bereits heute statt, meinte er zuversichtlich. So tausche man sich z. B. in Asylfragen intensiv aus und helfe einander.