

# Basel und Genf: These and Anthithese der grenzüberschreitenden Mobilität

Autor(en): **Herzog, Stéphane**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer**

Band (Jahr): **44 (2017)**

Heft 5

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-910991>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Basel und Genf: These und Antithese der grenzüberschreitenden Mobilität

Der westlichste Kanton der Schweiz kämpft mit Überlastungsproblemen. Es gibt aber einen kleinen Lichtblick: die Verbindungslinie CEVA. In Basel dagegen sind Staus zwar nicht unbekannt, doch verfügt man dort über ein modernes trinationales Mobilitätssystem.

STÉPHANE HERZOG

«Es ist ein Wunder, dass zwischen den Strassen Frankreichs und denen des Kantons eine Verbindung besteht.» So lautet ein in Genf aufgeschnappter Witz über die bauliche Verbundenheit der beiden Grenzstädte. Zum Vergleich: Die Region Basel, die ebenfalls Zehntausende von Grenzgängern kennt, «wird häufig als Erfolgsbeispiel für grenzüberschreitende Zusammenarbeit genannt, und zwar ebenso in politischer Hinsicht wie auf Mobilitätsmanagementebene», so Geograf Yann Dubois von der ETH Lausanne. Zu betonen seien die dortigen grenzüberschreitenden Regiobahnen, Trams und Busse.

Der Grossraum Genf, der geografisch auf zwei französischen Departements sowie den Kantonen Waadt und Genf liegt, vermittelt beizeiten den Eindruck, sich ohne Beachtung seines Status als Region entwickelt zu haben. Der Wirtschaftsraum mit mehr als einer Million Einwohnern leidet unter erheblichem Kraftfahrzeugverkehr und einer Leerstandsquote von Wohnraum im Zentrum von gegen null (0,45 Prozent in Genf). «Mehr als 90 Prozent des Wohnungsbaus der Agglomeration Frankreich-Waadts-Genf wird in Frankreich realisiert, da Bauen dort einfacher ist. Obwohl in der Stadt 54 Prozent der Arbeitsplätze liegen, wohnen nur 42 Prozent der Kantonsbevölkerung in der Stadt Genf», gab 2012 der französische Geograf Jean-Baptiste Delaunay an. 2017 kritisierten mehrere politische Verantwortliche Frankreichs den neuen kantonalen Richtplan und warfen Genf vor, seiner Verantwortung nicht nachzukommen. 2015 wurde mit 2000 Wohnungen ein Rekord erreicht, bei einem Durchschnitt von 1500 in zehn Jahren. Die Franzosen schätzen den Bedarf jedoch auf 3500 Einheiten jährlich.

## Der Dienstleistungsbereich zieht Grenzgänger an

In Basel und Genf zieht der Bereich Dienstleistungen noch vor der Industrie eine rekordverdächtige Anzahl an Grenzgängern an: 60 000 Ausweise G im industriellen, 86 000 im Dienstleistungsbereich, wobei hier noch etwa 20 000 Schweizer Grenzgänger sowie 8000 internationale Beamte hinzu addiert werden müssen. Am Ende des Sees beanspruchen die Grenzgänger circa 30 Prozent der Arbeitsplätze. Die Mittelklasse zieht auf der Suche nach günstigerem Wohnraum nach Frankreich. Diese Abwanderung ist heute verstärkt zu beobachten in einem Kanton, der seine Grünflächen und Häuser im städtischen Umland bewahren wollte und nicht genug neuen Wohnraum für die dort entstehenden Arbeitsplätze schafft.

Die französische Verkehrsinfrastruktur – und die von Genf selbst – hatte jedoch auch einmal einen wahrhaften Rückbau erdulden müssen: Zwischen 1969 und 1995 etwa verkehrte in Genf ein einziges Tram. Basel seinerseits wird «oftmals als gelungenes Beispiel in Bezug auf öffentliche Verkehrsmittel angesehen», schreibt Yves Dubois. «Diese Aussage trifft aufgrund der dichten Vernetzung, der grenzüberschreitenden Verbindungen, aber auch aufgrund der Pionierrolle der Stadt bei der Einführung verschiedener Verkehrsmittel zu.»

In Genf ist das Tramnetz im Laufe der ersten zehn Jahre nach der Jahrtausendwende spürbar gewachsen, doch verlor der Ausbau allmählich an Schwung. Der (Wieder-)Aufbau der Linien nach Annemasse und Saint-Julien wird für 2021 und 2023 erwartet. Des Weiteren verkleinerte der Staat das Angebot der Genfer Verkehrsbetriebe (Transports Public Genevois, TPG) nach einer Reihe von Abstimmungen zugunsten günstigerer Verkehrsmittel. Ihre Beförderungsgeschwindigkeit? Die Beförderungsgeschwindigkeit lag 2016 bei 16,5 km/h (+0,09 km/h), gegenüber 19,7 km/h in Basel. Das Gesetz schreibt auf Hauptverbindungsstrecken allerdings eine Geschwindigkeit von mindestens 18 km/h vor.

Dennoch baut die Region Genf ihren öffentlichen Nahverkehr aus. Das Angebot der TPG beinhaltet 13 grenzüberschreitende Verbindungen, die 66 Kilometer französisches Gebiet abdecken. 2016 waren 5,5 Millionen Fahrten auf den französischen Busstrecken zu verzeichnen. In Basel legen die zwei grenzüberschreitenden Verbindungen der BVB (Basel-Stadt), nämlich die Tramlinie 8 (1,5 Millionen Passagiere 2016) sowie die Buslinie 38 insgesamt 8 km Wegstrecke auf deutschem Boden zurück.

Die Hoffnung der Region ruht auf einer Zugverbindung: der CEVA. Die 16 Kilometer lange Bahnstrecke ist für 2019 vorgesehen und wird den französischen Ort Annemasse mit dem Genfer Hauptbahnhof Cornavin verbinden. Sie bedient vor allem den Stadtteil Champel in der Nähe des Kantonsspitals, dessen Pflegepersonal zu zwei Dritteln aus Franzosen besteht. Die CEVA soll den Grenzgängern, von denen mehr als 80 Prozent mit dem Auto zur Arbeit fahren, eine Alternative bieten. Mit ihrer Einführung wird ein neues Netz einschliesslich Bahnhöfen in Betrieb genommen. Zwischen 4 und 5 Millionen Fahrgäste werden über Annemasse anreisen, versprach Christian Dupressey, Mitglied des französischen Regionalrates, in den Medien.

Lisa Mazzone, Vorsitzende der Association Transports et Environnement Genf (ATE) und grüne Nationalrätin, befürwortet die Einführung der CEVA, befürchtet jedoch auch, dass diese in einem Kontext



**Viele Grenzgänger aus Deutschland kommen mit dem Auto nach Basel zur Arbeit.** Foto Keystone

stattfindet, der öffentliche Verkehrsmittel nicht ausreichend fördert. Sie beklagt «die mangelnde politische Bereitschaft des Regierungsrates in einem Kanton, in dem die Auto-Tradition erhalten wird und dessen Emblem die Mont-Blanc-Brücke ist, die einer Autobahn mitten im Zentrum gleichkommt». Die Bereitschaft Basels beschreibt sie als positiver. «Dort wurden bereits Massnahmen beschlossen. Das System funktioniert, und die Menschen sind zufrieden», so Mazzone.

### Auch Basel kennt Schwachstellen

Der Stadtkanton in der Deutschschweiz kann sich seiner Fussgängerzonen rühmen, die in Genf quasi nicht existent sind. Doch nicht alles ist ebenso rosig. Chemieingenieur Jérôme Giovannoni, der im französischen Village-Neuf lebt, arbeitet auf dem Novartis-Campus. Er weist auf einen Verkehr hin, der «in der Stadt und auf der Autobahn dicht ist, insbesondere aufgrund des Transit-Schwerverkehrs» und beschreibt einen «äusserst zuverlässigen Bahnverkehr auf Schweizer Seite sowie einen weniger verlässlichen auf französischer Seite, bedingt durch Verspätungen und Streiks». Der Grenzgänger erachtet das Tram als äusserst praktisches regionales Fortbewegungsmittel, da das Hauptproblem darin besteht, sein Auto nahe der Grenze zu parkieren. «Dies wird sich mit der Inbetriebnahme der Tramlinie 3 und ihrer Verbindung zwischen Saint-Louis (FR) und Basel ändern, da ein Park-and-ride-System in der Nähe des Bahnhofs existiert», freut sich Giovannoni.

Die Basler Sektion des VCS hält das grenzüberschreitende Verkehrsnetz weiterhin für «unzureichend». Stephanie Fuchs, Geschäftsführerin der VCS-Sektion beider Basel, beklagt unter anderem das Fehlen eines trinationalen Tarifs sowie die Tatsache, dass ein SBB-Ge-

neralabonnement ausserhalb der Schweiz keine Gültigkeit hat. Sie verweist ausserdem auf die schlechte Lesbarkeit der Informationen hinsichtlich der internationalen Gültigkeit der Billette. Ferner spricht Fuchs von einer erzwungenen Änderung in Basel auf der S-Bahn-Verbindung Rheinfelden (CH) – Mülhausen (FR) und von einer schlechten Verbindung zwischen den beiden Basler Bahnhöfen. Der VCS freut sich hingegen über das Inverkehrbringen der neuen Tramlinie 3 und über die guten Taktungen der Busse und Bahnen.

Die Agglomeration Basel ist dennoch einer Verkehrsüberlastung ausgesetzt, stellt Geograf Yann Dubois fest. 42 Prozent der Einwohner der Region nutzen seiner Studie zufolge ihr Auto täglich. In Basel liegt der Anteil der tagtäglichen Nutzer bei 11 Prozent, gegenüber 80 Prozent im französischen Umland. Dubois Forschungen haben ergeben, dass die Basler Bemühungen, eine vermehrte Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu erreichen, bei den Pendlern auf wenig Gegenliebe stossen. Auf Schweizer Seite geht das «Zurückgreifen auf das Auto als einzigem Verkehrsmittel praktisch gegen null, da die öffentlichen Verkehrsmittel einen hohen Stellenwert im Leben der Basler einnehmen».

Der Kanton Genf, in dessen Verfassung die Gleichstellung der Verkehrsmittel festgehalten ist, verzeichnet täglich 180 000 motorisierte Einreisen an den Grenzen. Ein kürzlich verabschiedetes Gesetz sieht die Einräumung prioritärer Zonen für öffentliche Verkehrsmittel vor, doch der Regierungsrat «beschliesst eine Entlastung des motorisierten Verkehrs durch grüne Wellen, was noch mehr Autos bedeutet», so Grünen-Mitglied Lisa Mazzone. Der Kanton will ausserdem die Busspuren für motorisierte Zweiräder freigeben. Dieses Vorhaben wurde jedoch durch eine Klage der Stadt Genf «zum Schutze ihrer Einwohner vor Luftverschmutzung und Lärmbelästigung» blockiert.