

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 27 (1986)
Heft: 3

Artikel: Die Förderung des öffentlichen Verkehrs in der Regio mittels Verbesserung der Zubringerverhältnisse
Autor: Egli, Kurt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1088702>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

DIE FÖRDERUNG DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS IN DER REGIO MITTELS VERBESSERUNG DER ZUBRINGERVERHÄLTNISSE

KURT EGLI

1 Einleitung

Der vorliegende Aufsatz¹ behandelt unter den mannigfaltigen Ansatzmöglichkeiten zur Förderung des öffentlichen Verkehrs verschiedene Aspekte zur Optimierung des Zubringerverkehrs. Ein gewichtiger Nachteil des öffentlichen Verkehrs (öV) gegenüber dem privaten Motorfahrzeug besteht in seiner schlechten räumlichen Verfügbarkeit. Das Auto ermöglicht in den allermeisten Fällen einen Tür-zu-Tür-Transport. Voraussetzung ist freilich je ein Parkplatz am Ausgangs- sowie am Zielpunkt der Fahrt.

Obwohl noch Verbesserungen denkbar sind, wird es den Betrieben des öffentlichen Verkehrs nie gelingen, auch nur eine annähernd gleich gute Erschliessung der Fläche zu erreichen, wie sie das Automobil bietet. Für den Benützer von Bus, Tram und/oder Bahn setzt sich eine Wegstrecke nach wie vor aus mindestens drei Teilstrecken zusammen:

- der Weg vom Ausgangspunkt zur öV-Haltestelle
- die Fahrt mit dem öV
- der Weg vom öV-Endhaltepunkt zum Ziel

Stimmen individuelle öV-Wunschlinie und Netzangebot nicht überein, sind noch ein bis mehrere Umsteigewege zu bewältigen. Je weiter die Wege zum und vom öV sowie die Umsteigewege, desto geringer ist die Bereitschaft, das öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen.

2 Fussgänger

Wird der Weg von und zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrsmittels zu Fuss zurückgelegt, spielt neben der Weglänge auch die Gestaltung und Anlage der Fussgängerverbindungen eine erhebliche Rolle. Schmale Trottoirs entlang vielbefahrener Strassenzüge, zu kurze Fussgänger-Grünphasen bei den Lichtsignalanlagen und Unter- sowie Überführungen sind fussgängerunfreundlich, wirken also negativ auf die Bereitschaft der öV-Benutzung. Diesem Sachverhalt wurde bis anhin viel zu wenig Beachtung geschenkt. Die Verkehrsplanung orientierte sich – und tut es in überwiegendem Masse heute noch – an den Bedürfnissen der Automobilisten. Dadurch wurden die Fussgänger mehr und mehr an den Rand gedrängt. Der potentielle öV-Kunde hat, zusätzlich zur längeren Wegzeit mit dem öV, die Behinderung durch den Motorfahrzeugverkehr in Kauf zu nehmen.

Kurt Egli, St. Jakobsstr. 101, 4052 Basel

Da die Verkehrsmittelwahl vor der Haustüre jedes einzelnen stattfindet, sollten zum Zweck der nachhaltigen Förderung des öffentlichen Verkehrs die Fussgängerverbindungen attraktiver gestaltet werden. Namentlich der Sicherheit für die Fussgänger ist höchste Priorität einzuräumen. Daneben spielen Aspekte wie Breite der Fusswege, Begrünung und evtl. Möblierung (z.B. Bänke) eine wichtige Rolle.

3 Radfahrer/Bike & Ride (B & R)

Das leise, abgasfreie, keine Fremdenergie verbrauchende und daher umweltfreundliche Fahrrad ist der ideale Partner für den öffentlichen Verkehr. Mit Hilfe des Velos lässt sich der Einzugsbereich eines öV-Haltepunktes im Vergleich zum Fussgängereinzugsbereich, bei gleicher Wegzeit, um das 9fache vergrössern (vgl. *E. Streichert*, 1983, S. 4).

Im Agglomerationskern liegen die öV-Haltestellen derart dicht beieinander, dass ihre Fussgängereinzugsgebiete praktisch die ganze Fläche bedecken. Die räumliche Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs ist optimal. Nicht so im Agglomerationsgürtel und -umland. Hier lässt das grobmaschige öV-Netz eine lückenlose Erschliessung der Fläche nicht mehr zu. Es gibt daher unzählige Wohngebiete, die ausserhalb der Fussgängerdistanz zur nächsten öV-Haltestelle liegen (5 bis 10 Gehminuten oder 350 bis 700 Meter). Eine Verdichtung des öV-Netzes kommt in den meisten Fällen auf Grund des zu schwachen Fahrgastaufkommens nicht in Frage. Die vorhandene Erschliessungslücke kann optimal durch das Velo geschlossen werden. Bis zu einer Distanz von 4 - 5 Kilometern (bei flachem Gelände; müssen Steigungen überwunden werden, ist die Distanz entsprechend kürzer) stellt das Velo das geeignetste Zubringer-Verkehrsmittel dar.

Soll der umweltfreundliche Verbund "Fahrrad-öV" funktionieren, müssen einige Rahmenbedingungen gegeben sein. Voraussetzung sind bequeme, schnelle und sichere Radrouten sowie geeignete Parkierungsmöglichkeiten bei den öV-Stellen.

Bequem und schnell heisst:

- möglichst direkte Routen (ohne Umwege);
- wenige Stopstrassen (bestehende Stopstrassen sollten wenn möglich umgewandelt werden in Einmündungen "ohne Vortritt", oder es sollten Querstrassen mit Stop-signalen versehen werden);
- signalisierte Routen;
- genügend lange Grünphasen an Lichtsignalanlagen.

Sicher heisst:

- Radstreifen und Radwege auf viel befahrenen Strassen, namentlich in Kreuzungsbereichen;
- separate Velovorsortierspuren oder Lichtsignalanlagen, wo es die Sicherheit der Velofahrer erfordert.

An solcherart qualitativ hochwertigen Veloverbindungen besteht in der Region noch ein grosser (Nachhol-) Bedarf. Es versteht sich von selbst, dass die Verbesserungen für die Velofahrer keinesfalls zu Lasten der Fussgänger realisiert werden dürfen. Das Erstellen von Radstreifen und -wegen dient nebenbei auch dazu, das Flächenangebot für den Motorfahrzeugverkehr zu reduzieren.



Abb. 1 Ungeordnet abgestellte Velos an der Endhaltestelle der Linie 10 in Dornach. Das Bild, aufgenommen an einem gewöhnlichen Werktag, zeigt 65 Velos und Mofas, wovon einige – vom Wind umgestossen – am Boden liegen (hinter dem Oberleitungsmast). Foto: Kurt Egli, Mai 1985

Bei der öV-Haltestelle angekommen, benötigt der Velofahrer einen geeigneten Abstellplatz für sein Gefährt. Abb. 1 zeigt ein schlechtes Beispiel in Dornach.

Komfortable Veloabstellanlagen sind eine wichtige Voraussetzung für den weiteren Ausbau des B & R-Systems. Beim Erstellen von Veloparkieranlagen müssen folgende Punkte beachtet werden:

1. *Überdeckung* – Die Veloständer sollten überdeckt werden. Bei Regen und Schnee bleibt der Sattel trocken, und das Velo wird geschont.
2. *Zugänglichkeit* – Veloständer sollten sich möglichst nahe beim Einstiegsbereich zum öffentlichen Verkehrsmittel befinden. Abgelegene oder nur schlecht zugängliche Abstellanlagen werden von Velo-öV-Kunden nicht angenommen. Diesem Kriterium ist vor allem bei grösseren öV-Haltestellen (z.B. Bahnhöfen) Rechnung zu tragen.
3. *Signalisation* – Veloabstellanlagen sollten deutlich (von weitem sichtbar) als solche gekennzeichnet werden. In Bahnhöfen und anderen grösseren Anlagen dürfen Hinweisschilder (Piktogramme) nicht fehlen.
4. *Komfort* – Als Mindestkomfort sollten Veloabstellanlagen Velohaken oder -klammern aufweisen. Die Räder werden dadurch mit genügend seitlichem Abstand voneinander abgestellt, was einen guten Zugang – ohne Klettertouren über andere Velos – ermöglicht. Denkbar sind auch Schliessfächer z.B. für den Regenschutz, oder abschliessbare Veloboxen, wie sie in verschiedensten Varianten im Ausland anzutreffen sind.

5. *Einsehbarkeit und Beleuchtung* – Um die Sicherheit der Benützer zu gewährleisten, sollten Veloabstellanlagen gut einsehbar und nachts beleuchtet sein. Dies vermindert gleichzeitig auch die Diebstahl- und Vandalismusgefahr.

An vielen SBB-Stationen gibt es Veloabstellanlagen, die rege benützt werden. Leider sind die Anlagen oft zu klein dimensioniert. Die SBB sind jedoch bemüht, in Zusammenarbeit mit den Gemeinden (Erstellungskosten-Aufteilung: je 50% Gemeinde und SBB) vermehrt gedeckte Veloständer einzurichten.

Im Juni 1981 führten IG Velo Basel, BVB und BLT eine Gemeinschaftsaktion unter dem Motto "ohne Auto mobil" durch. In allen Fahrzeugen der BVB/BLT wurden Fragebogen in den Kasten der Fahrgastinformation aufgelegt. 95,5% der an der Fragebogenaktion teilnehmenden Personen äusserten sich zur Frage: "Sind Veloständer an Tramhaltestellen generell wünschenswert?" positiv. Nur 2,9% fanden dies unnötig (1,4% hatten keine Meinung). Auf die Frage "An welchen Haltestellen sind Veloständer wünschenswert?" antworteten 75,2% mit detaillierten Angaben (14,2% allgemeine Angaben; 10,6% leer). Dabei erhielten die Haltestellen am Cityrand und wichtige Umsteigestationen wie Bahnhof SBB oder Bottmingen am meisten Nennungen. Gut vertreten sind ferner verschiedene Stationen der Mittelverteilerlinien (Tram Nr. 6, 10, 11, 14, 17). Daraus kann geschlossen werden, dass in diesen Gebieten dem Velo schon heute eine wichtige Zubringerfunktion zum öffentlichen Verkehrsmittel zukommt (vgl. IG Velo, Auswertung der Bike & Ride-Umfrage vom Juni 1981).

Seit dieser Umfrage sind entlang dem BVB/BLT Netz verschiedene gedeckte B & R-Anlagen erstellt worden (s. Abb. 2), und weitere sind in Vorbereitung. Der Ausbau sollte jedoch beschleunigt fortgesetzt werden, da immer noch die Mehrzahl der Stationen kein entsprechendes Angebot aufweist.

Mit Bike & Ride-Anlagen und attraktiven Veloverbindungen zu den Haltestellen dürfte sich die Zahl der heutigen Velo-öV-Kunden in den nächsten Jahren vervielfachen lassen. Besonders gross ist das Potential im französischen und deutschen Teil der Region, wo B & R bis dahin eine marginale Rolle spielt. Gedeckte Veloständer gibt es hauptsächlich an Bahnhöfen. Es wäre sinnvoll, derartige Anlagen vermehrt auch an Bushaltestellen anzubringen.

Bike & Ride muss sich nicht nur auf die öV-Zubringerfunktion beschränken. Neben dem Vortransport – Ausgangspunkt bis öV-Haltestelle – kann es auch attraktiv sein, den Nachtransport – öV-Zielstation bis Reiseziel – mit dem Velo zurückzulegen. Ab den zentralen Stationen des Grob- und Mittelverters (SBB und Vororttrams) fehlen zu vielen Zeitpunkten direkte Feinverteilerlinien (Tram, Bus). Zeitraubendes Umsteigen und Umwegfahrten sind die Folge. Das Velo ist flexibler und kann das Ziel direkt und in kürzerer Zeit anfahren. Voraussetzung für diese Art von Nachtransport ist evtl. ein Zweitvelo an einer zielnahen öV-Haltestelle.

Auch für diese Velos müssen geschützte Abstellplätze angeboten werden. Da solche Zweiträder über Nacht an der Station stehen bleiben, müssen sie besonders gegen Diebstahl gesichert werden. Ein einfaches System kennt man am Hauptbahnhof von Winterthur, wo ein Teil der Veloabstellanlage abends mittels Gittertüren verschlossen wird.

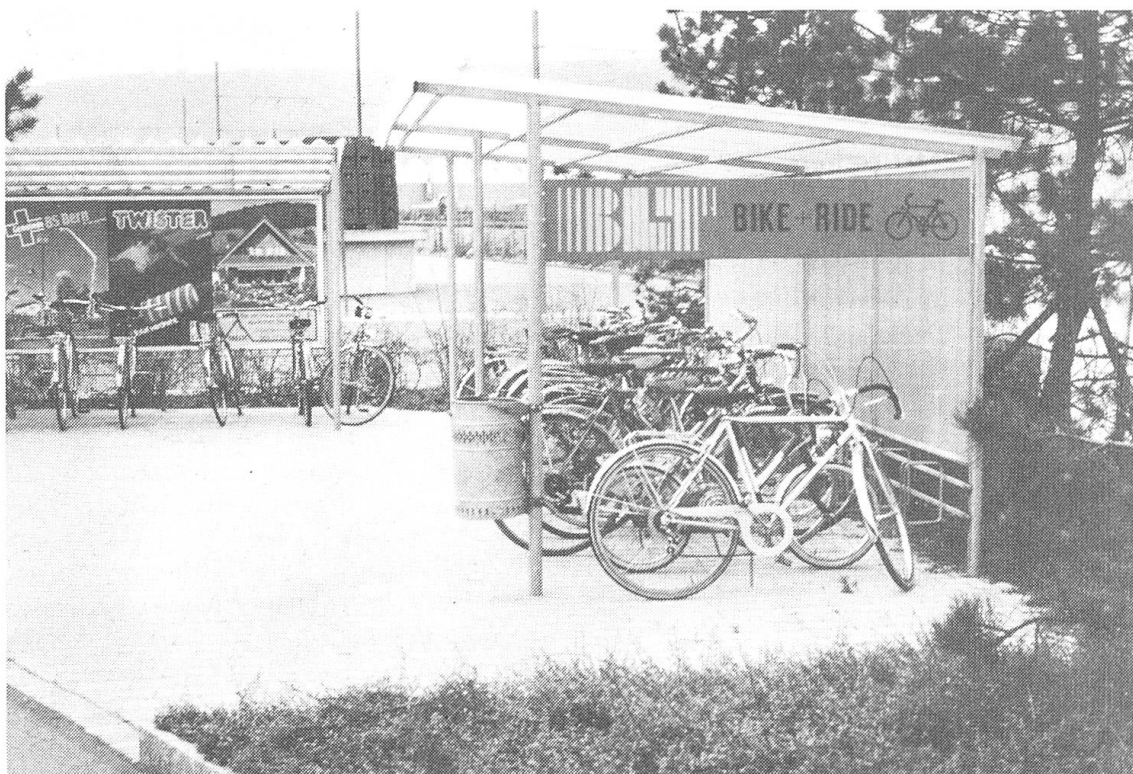


Abb. 2 Vorbildliche Bike & Ride-Anlage der BLT an der Station Hüslimatt in Oberwil (unmittelbar neben dem Perron). Foto: Kurt Egli, Mai 1985

Statt mit einem eigenen Zweitvelo kann der Nachtransport auch mit einem Mietvelo erfolgen. An vielen Bahnstationen ist es möglich, ein Velo zu mieten. Dieses Angebot wird heute in erster Linie für touristische Zwecke genutzt. Bei seiner Einführung in den fünfziger Jahren diente das Bahnhofmietvelo den Geschäftsreisenden. Heute könnte ihm bei entsprechender Förderung eine neue Aufgabe im Arbeitspendlerverkehr zugewiesen werden.

Den öV-Abonnementsinhabern sollte ermöglicht werden, am Bahnhof (z.B. Basel SBB) zu attraktiven Preisen ein Velo für längere Zeit, d.h. eine Woche oder einen Monat, zu mieten. Dazu wäre das Mietvelo-System auszubauen. In Bahnhöfen der Niederlande haben sich für diesen Zweck Velo-Service-Stationen bewährt, die von einem Velohändler geführt werden. Dieser betreibt die Velovermietung, wartet die Mietvelos, führt Reparaturen an Privaträdern aus und beaufsichtigt gleichzeitig eine bewachte Veloabstellanlage.² Bei der Platzierung der Velo-Service-Station innerhalb des Bahnhofareals ist darauf zu achten, dass keine periphere Lage gewählt wird. Zu empfehlen ist die örtliche Kombination mit den unbewachten Veloabstellanlagen, wodurch die Verbindungswege zur Strasse und zu den Perrons den Mietvelo- und Zweitvelobenutzern gleichzeitig dienen können. An kleineren Bahnhöfen, wo die voraussichtliche Nachfrage das Betreiben einer Service-Station oder einer bewachten Abstellanlage nicht zulässt, ist für Nachtransport – Bike & Ride eine genügende Anzahl Abstellplätze bereitzustellen, die vom Bahnpersonal abends abgeschlossen werden.

In gleicher Weise von Bedeutung wie das Velo-Dienstleistungs- und Abstellplatzangebot im Zielbahnhof, ist für den Velofahrer die Ausstattung des Weges vom Bahnhof zum Zielpunkt (Arbeitsplatz). Gerade im Agglomerationskern besteht aber nach wie vor ein erheblicher Mangel an sicheren Velorouten. Die städtische Verkehrsplanung muss sich daher in den nächsten Jahren – neben den Anliegen der Fussgänger und des öffentlichen Verkehrs – an den Bedürfnissen der bisher arg vernachlässigten Velofahrer orientieren. Dabei kommen die auf Kosten des Flächenangebots für den Motorfahrzeugverkehr zu realisierenden Massnahmen nicht nur den Bike & Ride-Pendlern zu gute, sondern in vermehrter Masse der Stadtbevölkerung. Schadstoffbelastung der Luft, Lärmbelastung und Unfallgefahr werden sinken; Umwelt- und Wohnqualität werden sich verbessern.

Mit Hilfe eines gut ausgebauten Bike & Ride-Angebots in der Region lassen sich in Zukunft viele Autofahrten – vor allem im Pendlerverkehr – substituieren. Untersuchungen in Deutschland und den Niederlanden haben gezeigt, dass die Zahl der Bike & Ride-Kunden mit zunehmendem Angebot an attraktiven Velorouten und Abstellanlagen ansteigt. Eine Abhängigkeit der Durchführung von Bike & Ride von kurzfristigen Wetterveränderungen war nicht erkennbar. Erstaunlicherweise sind auch die jahreszeitlichen Schwankungen in der Auslastung der Bike & Ride-Anlagen eher klein (vgl. *D. König*, 1983, S. 27).

4 Bedarfsbus, Rufbus und Sammeltaxi

Bedarfsbusse, Rufbusse und Sammeltaxis sind keine privaten Zubringersysteme, sondern werden von den Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs betrieben oder fahren in deren Auftrag. Streng genommen sind sie dem öffentlichen Verkehr und nicht dem Zubringerverkehr zuzurechnen. Aus zwei Gründen sollen sie trotzdem kurz behandelt werden. Erstens weichen diese Systeme von zwei typischen Charakteristika des öffentlichen Verkehrs ab: Sie sind nicht streng linien- und fahrplangebunden, sondern stellen ihre Route nach den Wünschen der jeweiligen Fahrgäste zusammen und halten keinen regelmässigen Fahrplan ein. Es ergibt sich eine Mischform von Taxi einerseits und gewöhnlichem öV-Linienbus andererseits. Zweitens gibt es in der Schweiz bis heute nur vereinzelt Bedarfsbus- oder Sammeltaxiangebote. Derartige Systeme könnten an weit mehr Orten die Zubringerfunktion zu den bestehenden öV-Linien übernehmen.

Eine Art Sammeltaxi, genannt Buxi (Bus-Taxi) kennt die Berner Vorortgemeinde Bolligen seit 1978. Das Siedlungsgebiet der 6 400 Einwohner zählenden Gemeinde liegt ausschliesslich an einem Hang. An dessen Fuss verläuft die vor 10 Jahren S-Bahn-ähnlich ausgebaute schmalspurige Worblaufentallinie der RBS (Regionalverkehr Bern - Solothurn). Sie verkehrt werktags alle 15 Minuten und wird unterirdisch in den Bahnhof Bern eingeführt. Diesem attraktiven Angebot stehen die langen und beschwerlichen Fusswege vom Bahnhof zum höhergelegenen Siedlungsgebiet gegenüber. Die Lücke füllt das Buxi. Es wartet an der Station die ankommenden Züge von Bern ab. Die Fahrgäste melden beim Einsteigen dem Chauffeur ihr Ziel, welcher in Abhängigkeit der Anzahl Fahrgäste und des Ziels eine Route kombiniert. In der Spitzenzeit, wenn viele verstreut wohnende Fahrgäste innerhalb von 15 Minuten zu befördern sind, werden diese bis an die Einmündung

der Quartierstrasse gefahren. In den Zwischenzeiten können die Passagiere bis vor die Haustüre befördert werden. Dieser Verteildienst wird zwischen 10.00 h und 12.30 h sowie zwischen 14.00 h und 19.00 h angeboten, wenn die meisten Fahrgäste von der Stadt zu ihren Wohnorten fahren.

Da das Buxi über kein Kommunikationssystem verfügt, können keine Personen zu Hause abgeholt werden. In der Morgen- und Mittagsspitzenzeit werden die Fahrgäste auf zwei Schleifenfahrten (wie bei einer normalen Buslinie) an bestimmten Haltestellen fahrplanmässig aufgenommen und zum Bahnhof geführt.

Das attraktive Buxi-Angebot erfreut sich grosser Beliebtheit. Mit steigender Einwohnerzahl und Ausbau des Fahrplans nahmen die Fahrgastzahlen von 5 067 (1978) auf 78 213 (1983) zu. Für 1983 weist das Buxi bei einem Aufwand von Fr. 214'157.- und Einnahmen von Fr. 67'688.- einen Kostendeckungsgrad von 32% auf. Das Defizit von Fr. 146'469.- wird vollumfänglich von der Einwohnergemeinde Bolligen getragen. Diese Aufwendungen sind gemessen an den Aufwendungen der Gemeinde für Strassenbau und -unterhalt gering. Zudem ist das Buxi wirtschaftlicher als eine grössere Park & Ride-Anlage, und die Buxifahrten belasten das Strassennetz wesentlich weniger als die Pendlerfahrten zum Bahnhof (*P. Scheidegger, 1984*).

In der Region Basel bieten die BVB seit Mitte 1985 – vorerst versuchsweise für zwei Jahre – auf der Buslinie 32 von Riehen nach Bettingen einen Rufbusbetrieb an. Ab 20 Uhr werden Fahrgäste auf Wunsch nicht nur bis zum Bettinger Dorfplatz, sondern bis vor die Haustüre befördert. Umgekehrt können die Bettinger den Rufbus über eine Telefonnummer anfordern, damit sie von zu Hause abgeholt werden. Laut *Pius Marrer*, Pressechef und Direktionssekretär der BVB, macht die Bettinger Bevölkerung nach anfänglichen Anlaufschwierigkeiten regen Gebrauch vom Rufbus-Angebot. Der Versuch verlaufe zufriedenstellend bis sehr zufriedenstellend.³ Wie in Bolligen ist auch dieser Rufbusbetrieb nur Dank der finanziellen Beteiligung der Gemeinde möglich.⁴

Zum Zweck der Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs sollte sukzessive in weiteren Gemeinden der Region ein Rufbusangebot eingeführt werden. Dabei sind die gemeindespezifischen Bedürfnisse sowie die finanziellen Möglichkeiten zu berücksichtigen. Je nach den örtlichen Verhältnissen können verschiedene Systeme kombiniert werden: Zum Beispiel Linienbus während den Hauptverkehrszeiten, ergänzt durch einen Rufbus in den Zwischenzeiten und am Abend, oder tagsüber Bedarfsbus, abends aus Kostengründen ein Ruftaxi, etc.

In vielen Basler Vororten, die nur eine mangelhafte Feinverteiler-Buslinie (Fahrplandichte, örtliche Ausdehnung der Linie) aufweisen, würden Rufbusse die Erschliessungsqualität bedeutend verbessern. Dies gilt in gleicher Weise für Gemeinden im Agglomerationsumland, die – insbesondere in den Abendstunden – schlecht mit dem regionalen Grobverteiler verknüpft sind. Rufbusse sind in besonderem Masse für Siedlungen geeignet, die aufgrund der grossen Distanz zum bestehenden öffentlichen Verkehrsmittel und/oder der ungünstigen topographischen Lage nicht mittels Bike & Ride erschlossen werden können. Als weiterer Vorteil des Rufbusses ist der von den Frauen sehr geschätzte Hausliefer- und -abholdienst in den Abendstunden zu erwähnen, denn viele Frauen benützen das Auto, weil ihnen der Weg zur öV-Haltestelle nachts zu gefährlich ist.

5 Personenwagen/Park & Ride (P & R)

Park & Ride (mit dem Auto bis zur öV-Haltestelle und von dort aus weiter mit Bus, Tram oder Bahn) weist im Vergleich zu den bis dahin besprochenen Zubringerarten einige gewichtige Nachteile auf. Parkieranlagen verursachen hohe Erstellungskosten und benötigen inklusive Zu- und Wegfahrt sehr viel Raum. Auf der gleichen Fläche können bei niedrigeren Kosten 10 bis 15 mal mehr Velos als Autos abgestellt werden. An den Bahnhöfen und Stationen der SBB gibt es in der ganzen Schweiz 25 100 Abstellplätze für Velos und 12 600 Parkplätze für Autos.⁵ Den Fahrrädern kommt demnach im öV-Zubringerverkehr mehr Bedeutung zu als den Autos. An vielen öV-Haltestellen gibt es aber immer noch zu wenig Veloabstellanlagen. Es wäre deshalb falsch, Autoparkplätze zu bauen, die wegen des grossen Flächenbedarfs weit weniger öV-Kunden dienen könnten als Veloabstellplätze. Im weiteren verursacht Park & Ride Emissionen, belastet das lokale Strassennetz und gefährdet schwächere Verkehrsteilnehmer.

Trotz dieser Einwände darf Park & Ride nicht grundsätzlich abgelehnt werden. Es hat seine Berechtigung, wo die Zubringerdistanzen für das Fahrrad zu lang sind und die Verkehrsnachfrage so minim ist, dass der Einsatz von Klein- oder Rufbussen nicht in Frage kommt. Zum Beispiel dürfte für manche Dörfer des Sundgaus eine attraktive Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel kaum mit vertretbarem Aufwand zu realisieren sein. Pendlerfahrten nach Basel-Stadt und Baselland wären aber wesentlich weniger umweltbelastend, wenn sie nur bis zu einer Park & Ride-Anlage am Agglomerationsrand mit dem PW erfolgten. Bei S-Bahn-ähnlichem Betrieb des Grobverteilers⁶ könnte eine P & R-Anlage beim Bahnhof St. Louis die Sammelfunktion der verstreut wohnenden Grenzgänger übernehmen.

In Gegensatz zum Elsass ist es für den deutschen und schweizerischen Teil der Region nicht empfehlenswert, grosse Park & Ride-Anlagen am Agglomerationsrand zu erstellen. Damit würde das in diesem Gebiet vorhandene, Grob-, Mittel- und Feinverteilternetz konkurrenziert. Allenfalls wären einige wenige P & R-Plätze an quellenahen Stationen des Grobverteilers vertretbar.

Ein spezielles Problem bilden die Park & Ride-Parkhäuser an den Hauptbahnhöfen. Einerseits ist es verständlich, dass die Bahnen beabsichtigen, den Fernreisenden entgegenzukommen, indem Parkiermöglichkeiten direkt am Bahnhof angeboten werden. Andererseits konkurrenzieren die PW-Fahrten zum Bahnhof den regionalen öffentlichen Verkehr und führen zu den oben erwähnten Belastungen. Darüber hinaus sollte der knappe verfügbare Raum im Bahnhofsgelände anderen Nutzungen vorbehalten bleiben, die der Mehrheit der Bahnhofsbesucher dienen können. Bei optimaler Verknüpfung eines Bahnhofs mit den Linien der städtischen und regionalen Verkehrsträger sowie vorhandenem attraktivem Angebot an Fussweg- und Veloroutenverbindungen von und zum Bahnhof kann auf ein Park & Ride-Parkhaus mit mehreren Hundert Parkplätzen verzichtet werden.

6 Ausblick

Ein Ansatzpunkt zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (öV) besteht in der Verbesserung der Zubringerverhältnisse. Da die öffentlichen Verkehrsmittel keinen Tür-zu-Tür-Transport anbieten können, müssen die Passagiere sich zu Fuss, per Velo oder Auto

zur nächsten Haltestelle begeben. Dabei ist den erstgenannten beiden Zubringerarten der Vorzug zu geben, während das Auto als öV-Zubringer, bis auf wenige Ausnahmefälle, eher negativ zu beurteilen ist. Grosser Parkierflächenbedarf an der öV-Station, hohe Investitionskosten für Park & Ride Anlagen, Gefährdung und Behinderung der Fussgänger und Radfahrer, Lärm- und Abgasemissionen sowie Belastung des Strassennetzes sind einige Stichworte dazu.

Die qualitative Verbesserung (Attraktivität, Sicherheit) der Fuss- und Radwegverbindungen zu den öV-Haltepunkten, sowie ein genügendes Angebot an gedeckten, evtl. diebstahlgesicherten Veloabstellanlagen kann – wie Beispiele aus andern Ländern zeigen – weitere Kreise zum vermehrten Umsteigen auf die öffentlichen Verkehrsmittel bewegen. Noch in der Erprobungsphase befinden sich die Rufbussysteme (Busse, die bei Bedarf angefordert werden können). Sie eignen sich besonders für die Übernahme des Zubringerverkehrs in eher ländlichen Gebieten und für Orte, wo das Fahrrad aus topographischen Gründen die Zubringerfunktion nicht übernehmen kann.

ANMERKUNGEN

- ¹ Beim vorliegenden Aufsatz handelt es sich um ein überarbeitetes Kapitel meiner Diplomarbeit in Geographie. Titel der Arbeit: Die Förderung des öffentlichen Verkehrs in der Regio als aktuelle Massnahme zur Verbesserung der Umweltqualität, Basel 1985 (Prof. W. Gallusser).
- ² Eigene Beobachtung in verschiedenen Städten der Niederlande im Sommer 1980.
- ³ Telefonische Auskunft, März 1986
- ⁴ Vgl. Basler Zeitung Nr. 101, 2.5.1985 "Ruf-Bus-Test in Bettingen".
- ⁵ SBB-Erhebung Oktober 1984. Telefonische Auskunft der SBB – Generaldirektion Bern, Abteilung Angebotsgestaltung.
- ⁶ Zu den S-Bahn-Plänen in der Regio vgl. Internationale Koordinationsstelle der Regio Basiliensis, Grenzüberschreitende Konzeptidee für den öffentlichen Nahverkehr, 1984, Beilage zu Arbeitsbericht Nr. 5, Plan Nr. 12.

LITERATUR

- Amt für Kantons- und Stadtplanung (1985): Die Entwicklung der Pendlerbewegung in der Region Basel. Basel
- König, D. (1983): Die zahlenmässige Bedeutung des Fahrrades als öV-Zubringer. In: Dokumentation zum ADFC-Seminar "Verbund Fahrrad-Schiene".
- SBB, (1984): Grundsätze und Leitlinien einer P & R-Politik der SBB. Bern
- Scheidegger, P. (1984): Bus-Taxi als Ergänzung zur Vorortsbahn. Vervielfältigt, Worblaufen
- Studiengesellschaft Nahverkehr mbH Hamburg, (1980): Das Fahrrad im Zusammenwirken mit dem öffentlichen Personenverkehr im In- und Ausland. Hamburg
- Streichert, E. (1983): Fahrrad und öV – Konkurrenten oder Partner. In: Dokumentation zum ADFC-Seminar "Verbund Fahrrad-Schiene".

