

ur durch die Innenstadt?



Die U-Bahn muss trotzdem stoppen, wenn jemand auf das Gleis fällt.

Natürlich. Aber es gibt zahlreiche weitere Faktoren, die den Betrieb anspruchsvoll machen: Wetter, extreme Temperaturen, wechselnde Lichtverhältnisse sowie unterschiedliche Objekte entlang und teils auf der Strecke. In einer U-Bahn ist das deutlich einfacher. Im offenen Stadtraum hingegen bewegt sich der Verkehr in einem komplexen Umfeld mit Mischverkehr und vielen unvorhersehbaren Situationen. Denken Sie nur an grosse Verkehrsknoten wie den Aeschenplatz, wo sich Fussgänger, Velos, Autos und Trams auf engem Raum begegnen.

Wann kommt das autonome Tram in der Innenstadt?

Einen konkreten Zeitpunkt kann ich heute nicht nennen. Aber wir arbeiten konsequent in diese Richtung.

Wenn die Waldenburgerbahn vollautomatisch fährt und ein Ast auf der Strecke liegt, stoppt das Tram. Wer räumt diesen Ast weg?

Das sind genau solche Themen, über die wir sprechen. Die Züge sind natürlich nicht unbewacht, es gibt schon heute Situationen, bei denen ein Interventionsfahrzeug kommen muss.

Das braucht Zeit. Heute würde der Chauffeur einfach kurz aussteigen.

Klar. Aber solche Situationen kommen in der Praxis sehr selten vor. Wegen einzelner Ausnahmefälle können wir notwendige Entwicklungen nicht grundsätzlich infrage stellen.

Wird es dann Durchsagen an die Passagiere geben, ob jemand aussteigen und den Ast entfernen kann?

Nein. (lacht) Die Fahrgäste sollen es möglichst bequem haben.

Ist das vollautonome Auto nicht das, was im Angebot der BLT noch fehlt? Damit könnten Sie das On-Demand-Angebot grossflächig ausbauen und die unrentablen Buslinien ersetzen. Und die Fahrer.

Klar. Mit Pick-e-Ride wäre ein vollautonomes Angebot natürlich naheliegend. Es muss aber günstiger sein als das heutige Angebot samt Fahrer. Innovation darf nicht zum Selbstzweck werden. Wieso haben wir auf Pick-e-Ride so ein tolles Rating? Wegen des Fahrers, weil da ein Mensch aus der Region am Steuer sitzt, mit dem man auch reden kann. Daher bin ich überzeugt, dass wir eine solche Technologie erst einführen dürfen, wenn die Technik reif ist und das neue Angebot einen Mehrwert bringt.

Jetzt reden Sie leidenschaftlich über die Nähe zum Kunden mit einem Fahrer und planen gleichzeitig Trams, die ganz allein unterwegs sind. Zu Beginn haben wir über Sicherheit gesprochen: Wie sorgen Sie dafür, dass sich die Fahrgäste sicher fühlen, wenn weder Fahrer noch Kontrolleure im Tram sind?

Genau in diesem Spannungsfeld bewegen wir uns. Einerseits wollen wir Nähe zum Kunden und persönliche Präsenz im öffentlichen Verkehr. Andererseits eröffnet uns Automatisierung neue Möglichkeiten. Entscheidend ist deshalb, dass wir diese Technologie erst einsetzen, wenn Sicherheits- und Akzeptanzfragen geklärt sind. Erfahrungen aus autonomen U-Bahnen zeigen, dass solche Systeme zuverlässig funktionieren und von vielen Menschen genutzt werden. Gleichzeitig gestalten wir das Kundenerlebnis bewusst weiter: Wir prüfen, wie sich die Rolle unserer Mitarbeitenden weiterentwickeln kann – etwa in begleitenden Funktionen im Fahrzeug oder als Ansprechpersonen für die Fahrgäste.

«Es wäre fahrlässig, so zu tun, als würde alles einfach gleich bleiben.»

Aber Automatisierung ist ja auch eine Sparrmassnahme. Was gewinnt man, wenn am Ende der Mensch einfach in anderer Funktion mitfährt?

Sparen ist nicht das Hauptziel der Automatisierung. Sie ermöglicht uns vor allem bessere Angebote und mehr Flexibilität im Betrieb. Wenn beispielsweise nach einer Veranstaltung viele Menschen gleichzeitig unterwegs sind, können wir schneller zusätzliche Kapazitäten einsetzen. Und wenn wir künftig neue Linien, dichtere Takte oder zusätzliche Verbindungen anbieten wollen, wird Automatisierung ebenfalls ein entscheidender Schlüssel sein, um das finanziell und personell überhaupt leisten zu können. Es gibt aber noch einen weiteren Punkt.

Welchen?

Der Fachkräftemangel. Viele unserer langjährigen Mitarbeitenden werden in den nächsten 10 bis 15 Jahren pensioniert. Gleichzeitig verändern sich die Erwartungen an die Arbeitswelt. Darauf müssen wir reagieren. Automatisierung gibt uns die Möglichkeit, Randzeiten flexibler zu organisieren. Wenn die Verkehrssituation anspruchsvoller ist, bleibt weiterhin Personal im Einsatz. Das eröffnet uns deutlich mehr Optionen. Generell sehe ich im technologischen Fortschritt grosse Chancen, auch, um den veränderten Erwartungen an Arbeitszeiten und Flexibilität besser gerecht zu werden.

Weil die neue Generation nicht mehr abends oder am Wochenende arbeiten will?

Die Erwartungen an die Work-Life-Balance haben sich verändert. Darauf müssen wir reagieren. Automatisierung gibt uns die Möglichkeit, Randzeiten flexibler zu organisieren. Wenn die Verkehrssituation anspruchsvoller ist, bleibt weiterhin Personal im Einsatz. Das eröffnet uns deutlich mehr Optionen. Generell sehe ich im technologischen Fortschritt grosse Chancen, auch, um den veränderten Erwartungen an Arbeitszeiten und Flexibilität besser gerecht zu werden.

Müller Schuh AG will bleiben – ein anderes Geschäft kehrt Basel den Rücken

Stadtzentrum im Wandel Gleich zwei Traditionsunternehmen aus der Schuhbranche müssen an ihren bisherigen Standorten einen Schlussstrich ziehen.

«Wir schliessen diesen Standort Ende 2026» – diese Lettern prangen zurzeit am Schaufenster des Schuhgeschäfts Müller Schuh AG in Basel. Die BaZ berichtete am Wochenende über die bevorstehende Schliessung. Die Filiale an der Gerbergasse 44 ist die einzige, die das Traditionsunternehmen im Basler Stadtzentrum betreibt – und gehört damit zu den wenigen noch verbleibenden, regional verankerten Schuhfachgeschäften in der Stadt.

Trotzdem: Die Müller Schuh AG möchte unbedingt in der Basler Innenstadt bleiben, sagt Corinne Brunner aus der Geschäftsleitung auf Anfrage. «Wir suchen etwas Neues – das ist derzeit aber gar nicht so einfach.» Für das Unternehmen, das in der Region Basel acht weitere Filialen betreibt – darunter auch ein Outlet im Kleinbasel – sowie einen Onlineshop, sei das Haus an der Gerbergasse schwierig zu bewirtschaften. «Die Umsätze stagnieren, parallel steigen die Kosten für Strom und Personal», so Brunner. An besonders umsatzstarken Tagen fänden oftmals Demonstrationen und Tramsperren statt, was zu weniger Frequenz führe. «Wir haben deshalb schon länger darüber diskutiert, ob wir unseren 5-Jahres-Mietvertrag verlängern wollen oder nicht» – schliesslich habe man sich dann dafür entschieden, den Vertrag auslaufen zu lassen und einen günstigeren Standort zu suchen.

Basel – ein hartes Pflaster für Schuhgeschäfte?

Bislang gestaltet sich die Suche jedoch harzig. «Die hohen Mietzinse machen es schwierig – viele der Pensionskassen und Versicherungen, die die Räumlichkeiten vermieten, haben Renditevorgaben», sagt Corinne Brunner. «Als lokales Familienunternehmen ist es somit sehr herausfordernd, etwas in der Innenstadt zu finden.» Natürlich würde man sich aber einen zeitlich nahtlosen Übergang zwischen dem bisherigen und dem künftigen Standort wünschen.

Während sich die Müller Schuh AG nach anderen geeigneten Ladenräumen umschaute, hat sich ein weiteres Schuhge-

schäft dazu entschieden, Basel komplett den Rücken zu kehren: Walder Schuhe. Das Geschäft an der Eisengasse 13, unweit der Schiffände, wird Ende Mai ebenfalls seine Pforten schliessen. Das Schuhunternehmen aus dem Kanton Zürich betreibt schweizweit 25 Filialen.

Grundsätzlich sei der Detailhandel gerade ein schwieriges Pflaster, heisst es auf Anfrage. Der Grenztourismus und der tiefe Eurokurs, die Digitalisierung – und die damit verbundene Verlagerung zum Onlinehandel – haben der Filiale besonders zu schaffen gemacht. «Was dazu kam: Wir sind in einem Haus, in dem wir drei Stockwerke bewirtschaften. Das bewirkt zu hohe Personalkosten.» Sinkende Umsätze sowie Bauprojekte in der Umgebung hätten schliesslich das Fass zum Überlaufen gebracht – das Globus-Providorium, die voraussichtlichen Arbeiten am Marktplatz und künftig auch an der Eisengasse: «Das war zu viel.» Wie im Fall der Müller Schuh AG wurde deshalb der Mietvertrag nicht weiter verlängert. Das Team sei bereits letztes Jahr über den Entscheid informiert worden.

Die beiden Schliessungen reihen sich damit in eine Liste von Namen ein, die sich in den vergangenen Jahren aus dem Schuhhandel verabschiedet haben: Im letzten Dezember schloss die Schuhabteilung im Pfauen, 2022 der Bata am Marktplatz, und es mussten – geht man noch weiter zurück – auch grosse Namen wie Botty und Deiss im Stadtzentrum ihren Betrieb einstellen. «Basel war einst Referenzstadt in Sachen Schuhgeschäft», sagt denn auch Corinne Brunner. Wollte man einem Vertreter aus dem Ausland einen Eindruck vom Schuhhandel in der Schweiz vermitteln, führte man ihn durch Basel. Heute habe sich die Situation quasi ins Gegenteil verkehrt.

Ist Basel für Schuhgeschäfte zu einem besonders harten Pflaster geworden? Mathias F. Böhm, Geschäftsführer vom CityManagement Stadtkonzept Basel, relativiert. «Früher gab es tatsächlich eine höhere Dichte an Schuhgeschäften in der Stadt»,

sagt er. «Allerdings haben sich Markt und Ansprüche in den letzten Jahren verändert.» Zum einen würden die Retailer heutzutage viel höhere Bedingungen an ihre Ladenflächen stellen, die zu ihrem Konzept und den Kundenbedürfnissen passen: «Zu Recht, wie ich finde – vor zehn bis 20 Jahren ist man noch eher einen Kompromiss eingegangen, weil man einfach einen Laden haben wollte.» Das sei heute nicht mehr der Fall.

Die Kundschaft wünscht spezialisierte Angebote

Zum anderen hätten es spezialisierte Angebote bei der Kundschaft einfacher als ein ganzheitliches Sortiment: «Der Sneaker-Bereich ist beispielsweise stark gewachsen.» Mathias F. Böhm vermutet, dass der Schuhbereich einen ähnlichen Wandel durchläuft wie vor wenigen Jahren noch die Textilbranche: «Nach ein paar schwierigen Jahren kommt diese jetzt wieder zurück – mit leicht veränderten Konzepten. Ich denke, das wird auch beim Schuhhandel passieren.» Auch gebe es nicht nur Schliessungen: «Im Globus eröffnete vor kurzem eine grosse Schuhabteilung – und es gab auch Eröffnungen von kleineren Boutiquen.»

Die genannten Schliessungen von Schuhgeschäften will der Geschäftsführer von Stadtkonzept Basel indes nicht über einen Kamm scheren, sondern differenziert betrachten. In jedem Fall gebe es unterschiedliche Ausgangslagen und Gründe, weshalb das Geschäft nicht weitergeführt worden sei: «Bata zog sich komplett aus dem Schweizer Geschäft zurück. Und bei Deiss liess sich dazumal beispielsweise keine geeignete Nachfolge finden», so Böhm.

«Grundsätzlich ist es natürlich nie gut, wenn ein Laden schliessen muss», hält er fest, «Wir versuchen aber, stets gute und längerfristige Lösungen für die Geschäfte zu suchen, die weiterhin am Standort Basel interessiert sind, und stehen dabei auch mit vielen neuen Konzepten und Brands in Kontakt.»

Julia Robinson



An den Schaufenstern der Müller-Schuh-AG-Filiale an der Basler Gerbergasse informiert eine Aufschrift über die bevorstehende Schliessung. Foto: Luca Thoma

Netz ausrollen. Vielleicht fahren wir in einem übernächsten Schritt vollautonom von Rodersdorf bis Flüh, und das Personal übernimmt erst dort im Führerstand. Aber das ist Zukunftsmusik.

Was braucht es denn rein technisch? Es gibt ja bereits vollautonome U-Bahnen. Wo ist der Unterschied? Eine U-Bahn fährt in einer weitgehend abgeschlossenen und kontrollierten Umgebung – das vereinfacht die Automatisierung erheblich.