



Verein Birsstadt
Domplatz 8
4144 Arlesheim



Muttenz, 10. März 2023

Stellungnahme des ACS beider Basel zum «Mobilitätskonzept Birsstadt»

Sehr geehrte Damen und Herren

Der ACS beider Basel vertritt seit 125 Jahren die Interessen von mehr als 10'000 Mitgliedern in der Region. Wir erlauben uns deshalb, obschon wir dazu nicht explizit eingeladen wurden, im Nachfolgenden zum «Mobilitätskonzept Birsstadt» (im Weiteren *MoBi*) Stellung zu nehmen.

1. Ausgangslage mit falscher Schlussfolgerung

Das *MoBi* hält mehrfach fest, dass die geplante Siedlungsentwicklung in der Birsstadt mit einem bedeutenden Zuwachs der Bevölkerung und der Arbeitsplätze verbunden sein wird. Gemäss GVM Region Basel werde im gesamten Birsstadt-Perimeter die Bevölkerungszahl bis 2040 auf rund 108'000 Personen zunehmen (+19 % gegenüber 2016), die Arbeitsplatzzahl auf rund 55'000 (+17 %).

Richtigerweise wird auch festgehalten, dass die Verkehrsinfrastrukturen heute schon weitgehend ausgelastet und zeitweilig überlastet sind. Als Konsequenz des weiteren Anwachsens der Bevölkerung und der Arbeitsplätze wird auch die Verkehrsnachfrage – und ohne entsprechende Gegenmassnahmen – auch die Probleme auf Strasse und Schiene weiter zunehmen.

Als Lösungsansatz, um diesem Dilemma zu entgehen, wollten die Konzeptverfasser einseitig auf die Förderung kurzer Wege, des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs sowie der vernetzten Mobilität setzen. Die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sei hingegen mit geeigneten Alternativen zu begrenzen.

Wie im Nachfolgenden dargelegt wird, ist dieser Ansatz in den Augen des ACS beider Basel aus den verschiedensten Gründen untauglich und nicht im Sinne der Birsstadt-Gemeinden, die alle eine starke Wachstumsstrategien verfolgen, um für das Gewerbe und die Bevölkerung attraktiv zu bleiben.



2. Die Kritikpunkte des ACS

2.1 Verkehrspolitik muss sich an der Nachfrage orientieren

Das *MoBi* zielt darauf ab, nicht mehr (wie bis anhin) die Nachfrage der Bevölkerung zu befriedigen, sondern ein politisch motiviertes Angebot zu definieren, nach dem sich dann die Planung und konsequenterweise auch die daraus resultierenden Massnahmen zu orientieren hätten.

Eine Verkehrspolitik allerdings, die sich von einer ideologischen Doktrin leiten lässt und die Nachfrage ignoriert, respektive bewusst nicht befriedigt, wird Schiffbruch erleiden. Planwirtschaftliche Ansätze haben noch nie zum Erfolg geführt, zumal im Besonderen der MotIV für Wirtschaft und Gesellschaft seit jeher von elementarer Bedeutung ist.

Es steht für den ACS beider Basel deshalb ausser Frage, dass nur eine Politik, die sich an der Nachfrage orientiert, ein akzeptabler Ansatz sein kann, um den Verkehr der Zukunft zu planen.

2.2 Zusätzliche Infrastrukturen sind unumgänglich

Die Bevölkerung wächst und wächst. Die Arbeitsplätze nehmen zu. Der Wohlstand auch. Und die Menschen werden älter und bleiben länger mobil. Die Verkehrsnachfrage nimmt demnach kontinuierlich weiter zu.

So lange dieses Wachstum anhält, gibt es nur einen Weg, um die Verkehrsnachfrage zu bewältigen: Nämlich indem die dafür notwendigen Verkehrsinfrastrukturen – sowohl Strasse wie auch Schiene – zur Verfügung gestellt, respektive geplant und gebaut werden.

Eine Vogel-Strauss-Politik, wie sie das *MoBi* an den Tag legt, welche vor dieser tatsächlichen Entwicklung die Augen verschliesst, respektive diese einfach negiert, führt lediglich zu einer Verschärfung der Situation, zu noch mehr unnötigen Staus – mit entsprechendem Schaden für die Umwelt, die Wirtschaft und die Gesellschaft – sowie die Standortattraktivität der Birsstadt-Gemeinden.

Vor diesem Hintergrund ist es für den ACS beider Basel unverständlich, respektive nur ideologisch erklärbar, warum im *MoBi* einseitig nur vom Ausbau der Infrastrukturen für ÖV und Langsamverkehr die Rede ist, nicht aber auch von der Realisierung zusätzlicher Strassenverkehrs-Infrastrukturen.

2.3 Fehlende Legitimation

Die meisten im Kapitel 6 präsentierten Massnahmen des *MoBi* zielen darauf ab, den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr attraktiver zu machen – und im



Gegenzug der Bevölkerung das Autofahren zu vermiesen: Einerseits, indem der Motiv mit Dosier-Anlagen gestaut und mittels Temporeduktionen die Fahrzeit künstlich verlängert wird; andererseits durch eine systematische Bewirtschaftung – sprich Verknappung und Verteuerung – des Parkplatzangebotes. Dies alles im irrigen Glauben, die Menschen würden sich dann vom Auto abwenden und vermehrt den öffentlichen Verkehr, das Velo oder die eigenen Füße nutzen.

Abgesehen davon, dass je nach Transportbedarf, Witterung und Tageszeit weder der Fuss-, Velo- noch öffentliche Verkehr den Nutzen eines Automobils ersetzen kann, geht es hier um eine Umerziehung der Bevölkerung in stark von Ideologie geprägte Bahnen.

Der ACS beider Basel ist sich gewiss, dass für eine solche manipulative Gehirnwäsche jegliche Legitimation seitens der Bevölkerung fehlt und auch niemals erteilt würde (und dieser Mitwirkungsprozess selbstredend in keiner Weise als Legitimation taugt). Für eine überwiegende Mehrheit der Bevölkerung ausserhalb der Stadt ist ein Auto ein unverzichtbarer Teil der Lebensqualität – und sind diktatorische Einschränkungen, wie im *MoBi* vorgesehen, inakzeptabel.

2.4 Die Mär vom flächen- und ressourceneffizienten ÖV

Zwar wird anerkannt, dass mit der Etablierung von alternativen Antriebstechnologien – allen voran der Elektrifizierung der Mobilität – Lärm- und Schadstoffemissionen der Fahrzeuge abnehmen. Um dennoch eine vermeintliche Handhabe gegen den Motiv ins Feld führen zu können, wird «die hohe Platzbeanspruchung» an den Pranger gestellt.

Dazu ist festzuhalten, dass gemäss Bundesamt für Statistik der durchschnittliche Besetzungsgrad eines Autos im Inland bei 1,6 Personen liegt. Bezogen auf ein fünfplätziges Fahrzeug entspricht das einem Besetzungsgrad von 32 Prozent, bei einem Vierplätzer sogar von 40 Prozent.

Beim öffentlichen Verkehr hingegen ist die Sitzplatzauslastung geringer: Bei den SBB liegt sie bei 31 Prozent, beim Regionalverkehr allerdings nur gerade noch bei 20 Prozent.

Auch aus energetischer Sicht vermag die Schiene je länger je weniger mithalten mit modernen Strassenfahrzeugen, weshalb die im *MoBi* mit Push-Massnahmen angestrebte Verlagerung von der Strasse auf die Schiene auch aus dieser Perspektive absolut keinen Sinn macht.

2.5 Verlagerungsziele sind illusorisch

In keinem Land der Erde legen die Einwohner pro Jahr mehr Kilometer im Zug zurück als in der Schweiz. Nirgendwo sonst ist das Angebot im öffentlichen Verkehr so dicht und



so gut ausgebaut wie in der Schweiz. Dennoch liegt der Anteil des öffentlichen Verkehrs schweizweit betrachtet bei bestenfalls 20 Prozent.

Die ÖV-Anteile in der Birsstadt liegen heute schon über diesem Wert. Eine weitere Steigerung dieses Anteils, insbesondere in der erhofften Dimension von 22 auf 26 Prozent ist schlichtweg unrealistisch, entspricht reinem Wunschdenken. Der öffentliche Verkehr ist nämlich per Definition ein Massentransportmittel, das nur dort sinnvoll zum Einsatz kommen kann, wo viele Menschen zur gleichen Zeit von A nach B wollen, im konkreten Fall auf den Radialen von und zur Stadt, die allerdings bereits bestens ausgebaut sind. Ein Ausbau des ÖV in den Tangentialbeziehungen – insbesondere auf der Schiene – kommt aus Kosten-Nutzen-Überlegungen nicht in Frage.

Auch der Langsamverkehr stellt für viele Menschen – aus den unterschiedlichsten Gründen wie Gesundheit, Alter, Witterung, Komfort, Transport- und Zeitbedarf – keine taugliche Alternative dar. Auch die Realisierung von neuen Pendlerrouen wird daran nicht viel ändern, weil nicht die Verfügbarkeit das entscheidende Element ist. Paradebeispiel dafür ist das im September letzten Jahres in Basel lancierte Veloverleihsystem «Velospot Basel», das trotz Anschub-Investitionen von 2 Millionen Franken kaum genutzt wird. In ländlicheren Gebieten wie der Birsstadt ist die Nachfrage noch geringer.

Seit über hundert Jahren sind Motorfahrzeuge Garant für Unabhängigkeit und Bewegungsfreiheit (wie sich während der Corona-Zeit wieder einmal eindrücklich gezeigt hat). Ohne MotIV könnten sich viele Menschen, die in abgelegenen Orten wohnen, die älter oder behindert sind, nicht in angemessener Weise am Sozial- und Wirtschaftsleben beteiligen. Die vom MoBi anvisierte Reduktion des Anteils des MotIV, respektive die beabsichtigte Verlagerung auf andere Verkehrsträger, ist nicht realistisch.

3. Fazit

Das MoBi will die Mobilitätsnachfrage sowie die Verkehrsentwicklung «bestmöglich» steuern, respektive mit einem «griffigen Massnahmenpaket» die tatsächlich zu erwartende Entwicklung der Mobilitätsbedürfnisse in andere Bahnen lenken.

Dieses Unterfangen ist aus den verschiedensten Gründen zum Scheitern verurteilt:

- Das MoBi anerkennt zwar, dass Bevölkerung, Arbeitsplätze und somit die Mobilitätsbedürfnisse auch in der Zukunft wachsen werden. Es will diese steigende Nachfrage allerdings nicht mit der einzigen zielführenden Massnahme, nämlich der Realisierung zusätzlicher Infrastrukturen, entgegentreten, sondern die Menschen in diktatorischer Manier «umerziehen», wie aus Ländern mit autoritärem Regime bekannt. Dieser Wunsch entspringt allerdings nur einigen ideologischen Köpfen dieses Machwerks und entspricht in keiner Weise den Vorstellungen der Bevölkerung.



- Fast zwei Drittel aller Baselbieterinnen und Baselbieter ab sechs Jahren sind bereits im Besitz eines Abonnements für den ÖV (Halbtax, GA, Verbundabo, etc.), was deutlich über dem Schweizer Durchschnitt von 57% liegt. Auch der Langsamverkehr-Anteil ist vergleichsweise bereits sehr hoch. Darum ist das Verlagerungspotential deutlich geringer als vom *MoBi* prognostiziert. Schweizweit erbringt der MotIV – trotz Abermilliarden Investitionen in den ÖV- und Langsamverkehr – seit 20 Jahren praktisch unverändert drei Viertel der Verkehrsleistung im Personenverkehr.
- Dank der Dekarbonisierung werden Strassenfahrzeuge von morgen kein CO₂ mehr emittieren. Dank der Digitalisierung werden sie autonom unterwegs sein, was bezüglich Unfällen, Parkplatznot und Einsatzzeit nochmals einem Quantensprung gleichkommt. Strassenfahrzeuge von morgen werden aber auch bezüglich Energieverbrauch je Personenkilometer das Nonplusultra sein. Die vom *MoBi* an den Haaren herbeigezogene Begründung, warum die Autonutzung mit Eingriffen in demokratische Rechte begrenzt werden müsse, entfällt somit.

Es steht ausser Frage, dass die Auseinandersetzung mit der Frage, wie die Mobilitätsbedürfnisse der Zukunft auch in der Region bewältigt werden können, von grosser Bedeutung ist. Ebenso wichtig ist allerdings, diese Frage ideologiefrei und sachbezogen anzugehen. Um der Nachhaltigkeit willen, sind insbesondere auch die diesbezüglichen Vorstellungen der Bevölkerung zu berücksichtigen.

All diese Voraussetzungen erfüllt das *MoBi* in keiner Weise und ist deshalb an den Absender zur Überarbeitung zurückzuweisen.

Freundliche Grüsse

Automobil Club der Schweiz
Sektion beider Basel



Andreas Dürr
Präsident



Christian Greif
Geschäftsführer

Datum: 07.03.2023
Verteiler: Vorstand ACS beider Basel
Ablage: G:\10) Geschäftsleitung\Politik\BL\Birsstadt
Dateiname: 2022-03-10 - ACSbB - Stellungnahme zum Mobilitätskonzept Birsstadt