



## **Sektion beider Basel**

Touring Club Schweiz  
Uferstrasse 10  
4414 Füllinsdorf  
sektionBSBL@tcs.ch  
www.tcsbasel.ch

Birgit Kron  
Tel.: + 41 61 906 66 11  
Mail: birgit.kron@tcs.ch

Verein Birsstadt  
Domplatz 8  
4144 Arlesheim

9. März 2023

### **Stellungnahme zum Mobilitätskonzept Birsstadt**

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Touring Club Schweiz (TCS), Sektion beider Basel, bedankt sich für die Möglichkeit, seine Schwerpunkte und Anliegen zum Mobilitätskonzept Birsstadt festzuhalten.

Der Verein Birsstadt vereint die Anliegen der 10 Birsgemeinden bei der Raumplanung und versucht eine überregionale Abstimmung von Siedlung, Mobilität und Landschaft für alle Mitgliedsgemeinden zu erreichen. Dies im Ursprung auch aufgrund von abweichenden Entwicklungsvorstellungen gegenüber der kantonalen Planung (Stichwort Raumkonzept).

#### **Ausgangslage**

Ausgangspunkt des Mobilitätskonzepts ist das erwartete Bevölkerungswachstum im Birsstadt-Perimeter in den kommenden Jahren (Betrachtungsrahmen gemäss GVM Basel bis 2040). Zurecht geht man beim Szenario bis 2040 von einem hohen Entwicklungsratio aus, so soll die Birsregion bis 2040 auf ca. 108'000 Personen zunehmen (+19 % gegenüber 2016), die Arbeitsplatzzahl auf ca. 55'000 (+17 %). Auch wird eine permanente Überlastungssituation der Verkehrswege für die Zukunft gezeichnet. Bereits heute ist die Verkehrsinfrastruktur zu Spitzenzeiten überlastet. Diese Einschätzung teilt der TCS beider Basel. Die Schlussfolgerung, dass bei starkem Wachstum und somit einem gesteigerten Mobilitätsbedürfnis der Verkehr, insbesondere der motorisierte Individualverkehr, reduziert werden soll, entbehrt jedoch jeder Logik.

Dem Konzept liegt die Idee zugrunde, die Verkehrsentwicklung aktiv steuern zu können und mittels Quantifizierungen in den Griff zu bekommen. Daher stehen Massnahmen wie Nutzungsbegrenzung, Plafonierung und Verhaltensmodifikation im Vordergrund, welche mittels «organisatorischen, planerischen oder kommunikativen» Mitteln (S. 8) erreicht werden sollen. Der TCS beider Basel bezweifelt und kritisiert diese Ausrichtung, da sie weder realistisch noch umsetzbar ist. Auch das griffigste Massnahmenpaket wird eine derartige Steuerung, die weder Rücksicht auf die Trendforschung noch die Technologisierung nimmt, nicht bewerkstelligen können. Der im Modell prognostizierte Modal-Split wird sich aufgrund externer Faktoren und Wechselwirkungen nicht erzwingen lassen. Es muss also – genau entgegen der Schlussfolgerung des vorliegenden

Konzeptes – ein Ausbau der Kapazitäten erfolgen. Bestehende Engpässe müssen zeitnah beseitigt und eine intelligente und entflechtete Mobilität ermöglicht werden.

Desweiteren entspricht das Grundkonzept nicht dem Wunsch der Bevölkerung, welche sich – in allen Birsgemeinden des Kantons Basel-Landschaft – im Jahr 2020 deutlich für den Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes ausgesprochen hat. Nur so kann der Verkehr aus den Dörfern hinausgeführt und umweltverträglich kanalisiert werden. Zuletzt sei einleitend festzuhalten, dass der TCS beider Basel sich für einen positiven Mobilitätsbegriff und freie Wahl des Verkehrsmittels einsetzt: Vermeidung, Verhinderung, Bestrafung und Unterdrückung als Ansatzpunkte oder ein Ausspielen der Verkehrsträger gegeneinander kann der TCS nicht befürworten.

## Einzelne Kritikpunkte

### Zu 1.1 Projektziele

Grundsätzlich sollte sich ein Mobilitätskonzept, ganz gleich welcher Art, nicht von einer Vision ableiten (S. 10 und 3.1), sondern umgekehrt die Folge von Nachfrage und den gegebenen Standortfaktoren sein. Eine visionär-ideologische Planmobilität wird niemals erfolgreich sein und an den örtlichen wie gesellschaftlichen Realitäten scheitern.

Kern des Aktionsplans ist eine angestrebte Modal-Split Verschiebung hin zu öffentlichem Verkehr (ÖV) und Langsamverkehr. Im Konzept wurden jedoch lediglich die Verkehrswege und nicht die Verkehrsleistung errechnet, was ein unscharfes Bild der tatsächlichen Verkehrsmittelnutzung und somit -leistung ergibt. Das untere Baselbiet weist bereits einen sehr hohen Wert (19%+) beim ÖV-Anteil auf, eine derart grosse Steigerung und insbesondere angestrebte Verschiebung weg vom Individualverkehr wird deshalb sehr schwierig. Dies aufgrund von mehreren, externen Faktoren:

### Zu 2.4 Megatrends

- Trend zum Individualverkehr: Die neuesten Mobilitätsstudien bestätigen den Trend zum individuellen Fortbewegungsmittel. Die Zukunft geht klar in Richtung Fahrdienste/Taxi, Auto, Motorrad, Scooter, Bike und E-Bike sowie Fussverkehr.<sup>1</sup> Dies bestätigt auch der Zuwachs an Neu-Lenkenden und die Zahlen der Automobilbranche sowie dem Occassion-Handel.
- Autonomes Fahren: Automatisiertes Fahren wird einen demografischen Wandel auf den Strassen bewirken. Junge Personen sowie die ältere Bevölkerung werden wieder vermehrt im individuellen Fahrzeug die Strassen der Region nutzen, die z.B. heute nicht Teil des MIV sind (Leerfahrten, Robo-Shuttledienste). Auch hierzu gibt es Studien, die gleichsam den Trend zur Individualmobilität betonen.<sup>2</sup> Eine Reduktion im Strassenverkehr ist also nicht zu erwarten – im Gegenteil, es wird von einem Zuwachs von über 30% ausgegangen.
- Elektro-Technik und synthetische Kraftstoffe: Das klimaneutrale Fahren ohne CO<sub>2</sub>-Ausstoss wird in naher Zukunft zur Regel werden. Die E-Mobilität steigt bereits jetzt markant an, die Forschung der synthetischen Kraftstoffe, die mit bestehender Fahrzeugtechnik genutzt werden kann, wird den Strassenverkehr in Kürze klimaneutral werden lassen. Dies wird wiederum eine Zunahme in der Mobilität bedeuten.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> <https://www2.deloitte.com/ch/de/pages/public-sector/articles/mobilitaet-nach-der-corona-krise.html>

<sup>2</sup> <https://www2.deloitte.com/de/de/pages/trends/urbane-mobilitaet-autonomes-fahren-2035.html>

<sup>3</sup> <https://www.auto-motor-und-sport.de/tech-zukunft/alternative-antriebe/synthetische-kraftstoffe-porsche-intensiviert-e-fuel-forschung/>

- Die Digitalisierung wird als Megatrend im vorliegenden Konzept erkannt, deren Potential besteht jedoch darin, dass z.B. Sharing Konzepte bessere Performance erreichen. Der TCS setzt sich im Bereich Shared Mobility (Carvelo 2 Go, Smargo Mikrotransporte) für sinnvolle Ansätze in der Shared Mobility ein. Mit dem Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur ist der Bund daran, den Echtzeit-Datentransfer im Bereich der Mobilität zu ermöglichen (MaaS-Dienste etc.). Diese sind jedoch immer von den örtlichen Gegebenheiten abhängig und können keine grossflächigen Umsteigeeffekte garantieren. Effekte sind am ehesten bei weiten Pendelstrecken (Bern-Basel-Zürich) zu erwarten.
- Vertikale Mobilität: Keine Beachtung im Konzept findet die vertikale Mobilität. Bereits im Jahr 2024 werden die ersten Flugtaxis (Drohntechnologie) an den Olympischen Spielen in Paris im Einsatz stehen. Die Mobilitätsakademie des TCS beschäftigt sich seit Jahren mit den Möglichkeiten der Vertical Mobility und deren Nutzen im städtischen und halburbanen Raum. Bei einem langen Betrachtungszeitraum wie im vorliegenden Konzept, hätte das Potential (insbesondere bei den Umsteige-Hubs) mehr Beachtung finden sollen.

### Zu 2.5 Übergeordnete verkehrliche Ziele

Den Klimawandel als «Megatrend» zu bezeichnen, scheint im Kontext der überkommunalen Mobilität fraglich. Vielmehr ist es eine ökologische Gewissheit, die einer vorausschauenden, überregionalen Raumplanung bedarf. Dies bedingt jedoch, dass die wachsende Bevölkerung und ihre Mobilitätsbedürfnisse in Einklang mit der zu Verfügung stehenden Fläche gebracht werden. Verkehrsflächen dürfen nicht 1:1 gegen Grünflächen ausgespielt werden. Intelligente Verkehrsführung schafft vielmehr Raum für mehr Nutzfläche, zum Beispiel durch unterirdische Verkehrswege bei gleichzeitiger Begrünung der Oberfläche. Mobilität und Verkehr kann sich (auch in der noch so flächeneffizientesten Form) nicht entmaterialisieren, daher sollte die übergeordnete Planung intelligente Verkehrswege mit entflechteten Verkehrsträgern vorsehen.

Eine Verknappung des Angebots wird nicht dazu führen, dass Umsteigeeffekte provoziert werden, vielmehr verschlimmert es die Raumnutzung zu Ungunsten des Klimas durch Stau und Verkehrsüberlastung. Die Vernachlässigung des MIV ist daher unverantwortlich und in jeder Form abzulehnen. Eine Plafonierung des MIV auf heutigem Niveau – welches aufgrund der falschen Berechnungsgrundlage den Modal-Split verzerrt darstellt – ist unrealistisch und ein absoluter Irrsinn.

Die Birsregion bietet viel Potential für Veloschnellrouten. Die Möglichkeiten wurden im vorliegenden Konzept jedoch nicht ausgeschöpft. So bieten Hochbahnen oder separat geführte Bike-Schnellrouten enormes Potential, um die Route Basel-Aesch zu verbinden. Dabei muss jedoch sichergestellt sein, dass kein neuer Mischverkehr durch Quartiere oder Gewerbegebiete (z.B. Kägen Reinach) entsteht, sondern die Linienführung mit intelligenten Querungen und direkten Zubringern erfolgt. Fuss- und Veloverkehr sollten möglichst voneinander getrennt werden, um tatsächliche Leistung zu erreichen.

### Zu 3.5.3 Darstellung des Motorisierten Individualverkehrs

Zum Motorisierten Individualverkehr stellt der TCS beider Basel folgende Anträge, die in einer Überarbeitung des Konzepts abgebildet werden sollen:

---

- Der Parkplatzsituation ist mit Valet-Parking zu begegnen sowie unterirdischen Einstellhallen und Quartierparkings. Auf eine regionale Parkraumbewirtschaftung ist zu verzichten. Die Mobilität trägt zur Lebensqualität bei und viele Personen sind auf ein Fahrzeug (Tätigkeit, Alter, Gesundheitszustand) angewiesen. Bei der Siedlungsentwicklung darf deshalb nicht bereits eine Triage der Bewohnerschaft durch Verzicht von Parkfeldern stattfinden. Dies führt unweigerlich zur Diskriminierung gewisser Bevölkerungsgruppen.
- Auf Verkehrsmanagementmassnahmen ist gänzlich zu verzichten. Der Rückstau aufgrund der Dosieranlagen wird die Verkehrssituation weiterhin verschlechtern und auch die Fahrplanstabilität des ÖV aufs Spiel setzen. Ein ÖV-Vorzug kann im seltensten Fall realisiert werden, wenn die örtlichen Gegebenheiten dies überhaupt zulassen.

#### **Zu 4.3 Anträge zu den Kernmassnahmen**

Zur Darstellung der Kernmassnahmen im Konzept stellt der TCS beider Basel folgende Anträge:

- Die Birsquerung ist zu priorisieren und voranzutreiben. Der Bedarf ist dringlich gegeben und das Entlastungspotential der bestehenden querenden Achsen gross.
- Die Engpassbeseitigung im Raum Angenstein, inklusive der Realisierung des Muggenbergtunnels, soll befürwortet werden.
- Wendegleis Aesch und 15'-Takt S-Bahn Basel – Aesch sind zu befürworten.
- S-Bahn-Haltestelle Apfelsee ist zu befürworten
- Velovorzugsrouten sind zu befürworten, jedoch in eine separate Linienführung zu überführen (z.B. mit Hochbahnen).
- Ausfahrt Kägen ist als dringlich zu befürworten.
- Leistungssteigernde Massnahmen der A18 Delémont – Basel müssen befürwortet werden. Bei dem erwarteten Bevölkerungszuwachs wird die A18 nicht mehr lange Entlastung der umgebenden Dörfer bieten können.

#### **Zu 8. Verhältnis zu den nationalen und kantonalen Planungsgrundlagen**

Das vorliegende Konzept versucht sich in die bestehenden überregionalen Planungsgrundlagen und Programme einzugliedern. Dennoch wird nicht deutlich, welche Abgrenzungen das Konzept gegenüber der Planung auf Stufe Kanton und Bund vornimmt. Eine isolierte Betrachtung des Birsstadtperimeters erscheint im Licht der zentralen Forderungen befremdlich, zumal die Gemeinden diese beim Kanton im Mitwirkungsverfahren einbringen können. Schlussendlich bleibt der Eindruck, dass die Birsgemeinden zwar mehr Arbeitsplätze, eine prosperierende Birsregion und ein Bevölkerungswachstum befürworten, jedoch die Folgen der gesteigerten Ansprüche an Mobilität und Infrastruktur um jeden Preis vermeiden wollen. Einem derartigen Zuwachs kann jedoch nicht mit Reduktion begegnet werden. Zielführender wäre die enge Zusammenarbeit mit dem Kanton und das Einbringen der Wünsche innerhalb der bestehenden Prozesse. Weiter stellt sich für den TCS beider Basel die Frage, inwiefern die übergeordnete Stossrichtung, die definierten Ziele und Massnahmen auch dem Wunsch der Birs-Bevölkerung entsprechen. Es fehlt die demokratische Legitimierung. Auch Volksentscheide oder Umfragen fehlen für eine derart radikale Ausrichtung vollständig. Dies kann der TCS beider Basel nicht gutheissen.

## Fazit

Das Mobilitätskonzept Birsstadt verbleibt weitgehend vage und voller Doktrin. Konkrete Berechnungen zur tatsächlichen Kapazitätsentlastung fehlen, stattdessen werden Massnahmen vom gewünschten Zustand (der «Vision») abgeleitet. Wichtige Megatrends werden benannt, unerwünschte Entwicklungen (autonomes Fahren, Zunahme Individualmobilität) jedoch ausgeblendet. Der dem Konzept zugrunde liegende Modalsplit wird verzerrt dargestellt, das Potential von Spillover-Effekten überschätzt. Dem unweigerlich gesteigerten Kapazitätsbedürfnis – welches an vielen Stellen bereits jetzt manifest ist – will man mit Reduktion der Verkehrsfläche begegnen. Eine Plafonierung des MIV-Aufkommens wird als Lösung präsentiert. Dass diese Rechnung nicht aufgeht wird bereits beim Massnahmenkatalog klar.

Die Birsregion bietet viel Potential für einen attraktiven Mix aus S-Bahn, Veloschnellrouten, Individualverkehr und ergänzender Mikromobilität. Leider wird im vorliegenden Mobilitätskonzept, aufgrund des überlagernden und dogmatischen Verlagerungswunsches, der ideale Nutzungsmix nicht gefunden.

Der TCS beider Basel setzt sich weiterhin für eine freie Wahl der Verkehrsmittel ein und wehrt sich gegen die Bevormundung der mobilen Bevölkerung. Schnelligkeit, Effizienz und Praktikabilität sind ausschlaggebende Faktoren bei der Verkehrsmittelwahl. Darauf wird zu wenig Rücksicht genommen.

Eine isolierte Betrachtung der teilnehmenden Gemeinden und deren Planung erscheint schwierig; macht der Verkehr nicht vor Gemeindegrenzen halt. Das vorliegende Konzept schafft es nicht, den Mehrwert dieser zusätzlichen Planung für die Birsregion aufzuzeigen. Deshalb sei auf die herkömmlichen Planungsinstrumente und übergeordnete Projektverfahren verwiesen.

Für den TCS beider Basel ist jedoch die fehlende Legitimation in der Bevölkerung der entscheidende Grund für die Rückweisung des vorliegenden Mobilitätskonzeptes Birsstadt.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Kritikpunkte.

Für allfällige Rückfragen steht Ihnen Birgit Kron (Tel. 061 906 66 11, E-Mail: [birgit.kron@tcs.ch](mailto:birgit.kron@tcs.ch)) gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse  
TCS beider Basel

Birgit Kron  
Leiterin Politik

