

Verein Birsstadt
Domplatz 8
4144 Arlesheim

Basel, 6. März 2023

Stellungnahme zum Mobilitätskonzept Birsstadt

Sehr geehrte Damen und Herren,

Vielen Dank für die Einladung zur Mitwirkung zum Mobilitätskonzept Birsstadt. Gerne nutzen wir die Gelegenheit zur Stellungnahme. Wir begrüssen die grundsätzliche Ausrichtung des Mobilitätskonzepts Birsstadt. Noch fehlt uns aber die Ambition, die Mobilität tatsächlich auf die Zukunft auszurichten, also umweltfreundlich, geteilt und ressourcenschonend zu gestalten.

Das Mobilitätskonzept Birsstadt hat zwei grosse Lücken, die dringend gefüllt werden müssen: Zum einen ist der Klimaschutz überhaupt kein Thema, obwohl der Verkehr in der Schweiz der wichtigste Treiber des Klimawandels darstellt und für 40 % der Treibhausgasemissionen verantwortlich ist. Zwar wird im vorliegenden Konzept oft vom Mikroklima gesprochen, was auf Massnahmen zur Adaption an die menschengemachte Klimakrise anspielt. Ziele zur Eindämmung der Klimaerwärmung an sich werden aber keine formuliert. Angesichts der grossen Herausforderungen, die in diesem Bereich auf uns zukommen und der entscheidenden Rolle, die dem Verkehr dabei zukommt, ist dies nicht tragbar.

Zum anderen fehlen im Mobilitätskonzept auch Ziele für den Umweltschutz. Weder die Einhaltung der Lärmgrenzwerte und der Grenzwerte für Luftschadstoffe noch der Ressourcenverbrauch werden in dem Zusammenhang erwähnt, geschweige denn als Ziel formuliert.

Wir fordern Sie auf, das Mobilitätskonzept zu vervollständigen und ambitionierte Ziele und Massnahmen zum Klima- und Umweltschutz darin aufzunehmen.

Bei Diagrammen sollten die Achsen sinnvoll (in der Regel mit Dimension und Einheit) beschriftet werden. Mindestens bei den Graphiken zum Modalsplit in den Anhängen 2 und 8 ist dies nicht der Fall.

• • •

1. Ausgangslage

Der Begriff «Verträglichkeit» ist unklar definiert. Zwar werden Aspekte des Begriffs benannt, doch es ist nicht klar, welche konkreten Werte und Ziele damit verbunden sind. Zu den erwähnten Aspekten der Verträglichkeit gehören Siedlung, Landschaft, Natur und Erholungsraum. Doch die Themen Umwelt- und Klimaschutz fehlen.

Wir fordern Sie auf, die Verträglichkeit als Konzept klar und vollständig zu definieren. Umwelt- und Klimaschutz gehören zu den Zielen des Mobilitätskonzepts Birsstadt.

Das Mobilitätskonzept Birsstadt ist kompatibel mit dem 1,5 °C-Ziel¹ zu gestalten.

2. Analyse

2.2 Entwicklung Verkehrsaufkommen

Grundsätzlich ist in diesem Kapitel wenig von einer fortschrittlichen Verkehrspolitik zu erkennen. Vielmehr soll der Status Quo zementiert werden – mit einigen zusätzlichen Massnahmen.

Die «Engpassbeseitigung» hilft nur sehr kurzfristig bei der Lösung der Autoverkehrsprobleme. Mittel- und langfristig wird diese eine Zunahme des Autoverkehrs bewirken. Dies ist keine neue Erkenntnis, sondern kann seit Jahrzehnten bei Ausbauprojekten überall beobachtet werden. Keine Autofahrt beginnt und endet auf der Autobahn. Deshalb kann nur für Entlastung gesorgt werden, wenn der Autoverkehr generell reduziert wird. Der Bericht zeigt sehr schön auf, wie viel Potential die umweltfreundlichen Verkehrsarten in der Birsstadt haben. Dieses muss nur genutzt werden.

Das Mobilitätskonzept strebt auf dem Papier zwar eine minime Reduktion des Autoverkehrs an. Demgegenüber stehen jedoch massive Ausbaupläne bei den Kapazitäten für den Autoverkehr. Das geht nicht auf. Autoprojekte dürfen deshalb nur angegangen werden, wenn sie nachweislich zu einer Reduktion des Autoverkehrs beitragen.

Die angestrebte Verlagerung auf Hochleistungsstrassen kann ohne Ausbauten erreicht werden, indem die Kapazität auf den untergeordneten Netzebenen und die Durchgängigkeit in den Quartieren deutlich reduziert wird.

Sämtliche Projekte, die mit einem Kapazitätsausbau für den Autoverkehr verbunden sind, müssen aus dem Mobilitätskonzept Birsstadt gestrichen werden.

2.3 Verkehrsangebot /-netz

Während das Mobilitätskonzept Birsstadt in weiten Teilen eine fortschrittliche und damit umweltfreundliche Mobilität zum Ziel hat, ist beim Autoverkehr keine Absicht für eine

¹ Art. 2, Abs. 1, lit. a), Übereinkommen von Paris (Klimaübereinkommen)

Verkehrswende erkennbar. So sollen weiter Autobahnen ausgebaut und dadurch Ortsdurchfahrten «entlastet» werden.

Damit wird kein Problem gelöst, sondern es wird nur die gescheiterte Autopolitik des letzten Jahrhunderts fortgeführt. Diese ist verantwortlich dafür, dass viele Menschen und Gemeinden durch krankmachenden Lärm, Luftverschmutzung und Klimaschäden stark belastet sind.

Ortszentren können nur durch Kapazitätsreduktionen langfristig vom Autoverkehr entlastet werden. Entsprechende Schritte fehlen im Mobilitätskonzept Birsstadt jedoch komplett, auch bei der Massnahme GM 4.

Wir fordern, dass die Kapazitäten für den Autoverkehr nicht weiter ausgebaut werden.

3. Mobilitätsstrategie

Wir begrüssen die hier geschilderte Vision grundsätzlich, sie wird aber durch einige der auf der darauffolgenden Seite formulierten Leitsätzen bereits wieder in Frage gestellt. Auch dies zeugt von einem Mangel an Ambition, tatsächlich eine neue Entwicklung anzustossen. Die aufgeführten Stossrichtungen sind zwar positiv zu bewerten, werden durch das Festhalten am Autoverkehr im heutigen Ausmass aber gleich wieder relativiert.

Die Bevorzugung flächen- und ressourceneffizienter Verkehrsmittel ist erfreulich, hat sich jedoch höchstens sekundär in den Massnahmen (Kapitel 6) niedergeschlagen. Gerade eine Erhöhung der Flächeneffizienz ist für die Entlastung der Zentren von stetig wachsenden Gemeinden unerlässlich: So können etwa auf einem Autoparkplatz problemlos zehn Velos parkiert werden und damit mehr Menschen ihr Fahrzeug direkt vor dem Laden, Restaurant oder Dienstleistungsbetrieb abstellen.

Wir fordern, dass flächeneffiziente und ressourcenschonende Verkehrsarten konsequent priorisiert werden.

Wenn die durch Strassenlärm, Luftverschmutzung und Ressourcenverbrauch (darunter auch Flächenverbrauch) verursachten Umwelt- und Klimafolgen angegangen werden sollen, muss der Autoverkehr deutlich stärker reduziert werden, als im vorliegenden Entwurf vorgesehen. Aus unserer Sicht ist ein Anteil von höchstens einem Drittel am Modalsplit bis 2040 realistisch.

Auch hier fehlt eine genauere Definition des Kriteriums der Verträglichkeit.

Wir fordern, dass der Ziel-Modalsplit zu Gunsten umweltfreundlicher Mobilität angepasst wird. Der Autoverkehr ist zu reduzieren.

4. Zielbild

Wir begrüßen das Zielbild grundsätzlich. Die dringend nötigen Ergänzungen am öV-Netz und die Velovorzugsrouten bringen umweltfreundliche Verkehrsarten vorwärts.

Leider setzt das Mobilitätskonzept Birsstadt aber auch hier primär auf ein «Weiter wie bisher», also den Ausbau der Kapazitäten für den Autoverkehr. Dies widerspricht den eigentlichen Zielen des Konzepts.

Ausserdem fehlen Aussagen zum Fussverkehr innerhalb der Gemeinden und der gesamten Birsstadt. Der Fussverkehr ist besonderes ressourcenschonend und effizient. Gerade für kürzere Wege ist es deshalb wichtig, dass die Fusswege sicher, attraktiv und durchgängig sind.

Nicht nur öV-Stationen müssen zu Fuss und auf dem Velo gut erreichbar sein, sondern auch Einkaufsmöglichkeiten, öffentliche und private Dienstleistungen, Freizeit- und Kultureinrichtungen.

Wir fordern, dass die geplanten Kapazitätsausbauten für den Autoverkehr aus dem Zielbild gestrichen werden.

Das Konzept der 15-Minuten-Stadt muss ins Zielbild aufgenommen werden.

5. Handlungsbedarf

Wir beurteilen dieses Kapitel grundsätzlich positiv.

Wir regen ausserdem an, keine Differenzierung zwischen E-Velos und solchen ohne Motor zu machen. Bei den langsamen E-Velos existiert dieser Unterschied auch regulatorisch nicht.

Beim Handlungsbedarf zum Veloverkehr ist die Durchgängigkeit als Kriterium zu erwähnen. Diese ist besonders wichtig für die Sicherheit, den Fahrfluss sowie den Komfort und somit generell für die Attraktivität des Veloverkehrs.

Beim Handlungsbedarf für den Autoverkehr soll nicht die Plafonierung, sondern die Reduktion des Autoverkehrs das Ziel sein.

6. Massnahmen

Grundsätzlich werden zu wenige und nur schwach wirksame Massnahmen formuliert. Mit ihren Bauordnungen und Parkplatzreglementen haben die Gemeinden einen hoch wirksamen Hebel, um die Verkehrswende einzuläuten. Dieser muss konsequent genutzt werden.

GM 1: Koordination übergeordnete Mobilitätsmassnahmen durch Verein Birsstadt

Eine gemeindeübergreifende Koordination der Massnahmen ist sehr sinnvoll. Dies darf aber keinesfalls dazu führen, dass deren Umsetzung verzögert wird, weil einzelne Gemeinden nicht vorwärtskommen.

Positiv hervorheben möchten wir den Verzicht auf die Südumfahrung Reinach, die nicht mit dem Klimaschutz vereinbar ist und zusätzlichen Autoverkehr erzeugen würde.

GM 2: Anreizsystem und Sensibilisierungsmassnahmen zu nachhaltiger Mobilität

Anreize und Sensibilisierung sind unserer Ansicht nach wichtig. Dennoch lässt sich in den letzten Jahren beobachten, dass diese nur moderate Erfolge bringen. Effektiver sind da konkrete (Infrastruktur-) Projekte, die umweltfreundliche Mobilität ermöglichen.

GM 3: Fokussierung Siedlungsentwicklung auf ÖV-Knoten und -Korridore

Besonders wichtig in diesem Zusammenhang ist die koordinierte Umsetzung der trinationalen S-Bahn. So können Arbeitnehmende und Besucher:innen aus anderen Regionen bald fast ausschliesslich umweltfreundlich anreisen.

Das als Ziel angesprochene Konzept der Stadt der kurzen Wege ist noch deutlich konsequenter zu verfolgen. Es genügt nicht, einen kleinen Laden in einer neuen Wohnüberbauung mitzuplanen. Vielmehr geht es darum, sämtlichen täglichen Wege umfassend (Einkauf, Freizeit, Arbeit und Ausbildung) zu verkürzen. Dazu braucht es eine hohe räumliche Dichte der Angebote und Freizeit- und Kultureinrichtungen, eine konsequente Nutzung der Vorteile der Digitalisierung sowie geteilt genutzte Fahrzeuge.

Siedlungsentwicklung darf nur betrieben werden, wenn eine gute öV-Erschliessung garantiert ist.

Die Förderung von kurzen Wegen ist konsequent anzugehen und umzusetzen.

GM 4: Aufwertung und Entlastung Orts- und Quartierzentren

Diese Massnahme ist ein wichtiges Anliegen vieler Menschen und Gemeinden.

Ein wichtiges, kostengünstiges und effektives Mittel für attraktivere Ortsdurchfahrten und Zentren ist Tempo 30. Damit kann die Sicherheit, Ruhe und Lebensqualität deutlich verbessert werden und das nur mit minimalen Nachteilen. Wie eine kürzliche Studie gezeigt hat, sind auch die Auswirkungen auf den öV positiv zu bewerten.²

Wir fordern, dass Tempo 30 im Siedlungsgebiet integral eingeführt wird.

² «Wie funktioniert der ÖV bei Tempo 30?», VCS Verkehrs-Club der Schweiz, 1. Februar 2023, <https://www.verkehrsclub.ch/angebote/blog/tempo-30-und-oeffentlicher-verkehr>

In Quartierstrassen, besonders in solchen ohne Trottoir, Veloroute oder Buslinie, erachten wir Begegnungszonen als ein sinnvolles Mittel für mehr Lebensqualität und Sicherheit.

GM 5: Kommunale Parkierungsreglemente

Diese Massnahme beurteilen wir sehr positiv.

Die Ziele beim Autoverkehr können nur erreicht werden, wenn möglichst wenig neue Parkplätze und damit auch neue Autos und Fahrten entstehen. Die Parkierungsreglemente müssen deshalb autofreies Wohnen und Arbeiten generell zulassen und autoarmes Wohnen und Arbeiten zur neuen Norm erheben.

Abweichungen davon sollen nur noch unter Bedingungen möglich sein. In gut und sehr gut erschlossenen Gebieten³ sind nur noch autofreie und autoarme Wohnbauprojekte zu erlauben.

Wir fordern, dass innert drei Jahren alle Gemeinden ein kommunales Parkierungsreglement haben oder ihre Zonenreglemente entsprechend anpassen. Dabei soll autoarmes Wohnen und Arbeiten die Norm bilden und autofreies Bauen überall möglich gemacht werden.

GM 6: Mobilitätsmanagement in Unternehmen sowie in Gemeinden/Verwaltung

Wir beurteilen diese Massnahme als sehr sinnvoll. Besonders das Job-Ticket ist eine wirksame Massnahme, um Mitarbeitenden die öV-Nutzung näherzubringen.

Wir fordern, dass alle Gemeinden ihren Mitarbeitenden ein Job-Ticket anbieten. Zusätzlich soll die Birsstadt ein entsprechendes Angebot für KMU schaffen.

GM 7: Verkehrsreduzierte Entwicklungsgebiete

Der Titel dieser Massnahme muss angepasst werden. *Verkehrsreduziert* ist nicht gleichbedeutend mit *autoarm*, was hier wohl gemeint ist.

Grundsätzlich sollten sämtliche Entwicklungsgebiete autoarm geplant werden. Schliesslich ist bei grösseren Gebieten eine gute oder sehr gute öV-Erschliessung³ in der Regel vorhanden. Wo dies nicht der Fall ist, muss eine solche gewährleistet werden.

Für Entwicklungsgebiete muss die öV-Erschliessung mindestens gut sein. Entwicklungsgebiete sind autoarm zu planen.

Auch hier gilt (wie bei GM 5): Autoarmes Wohnen und Arbeiten sollte die Norm darstellen, von der begründete Ausnahmen möglich sind. Autofreies Wohnen und Arbeiten muss generell ermöglicht werden.

³ Gemäss Güteklassen der öV-Erschliessung des Bundesamts für Raumentwicklung ARE.

FVV 1: Kommunale Veloplanung, Abstimmung auf kantonales Radroutennetz

Die kommunale Veloplanung sollte nicht eine Beschleunigung zum Ziel haben, sondern vielmehr konstantes, flüssiges Fahren (siehe Merkblatt Velovorzugsrouten), was eine durchgängige Veloinfrastruktur voraussetzt. Eine zu hohe Geschwindigkeit mindert dagegen die Verkehrssicherheit und erzeugt unnötige Konflikte. Viel wichtiger, auch für die Reisezeit, ist eine durchgängige Infrastruktur, die einen kontinuierlichen Fahrfluss gewährleistet.

FVV 2: Förderung Bike-Sharing-Angebot

Ein gemeindeübergreifendes Sharing-Angebot (am besten zusammen mit Basel-Stadt) hätte für viele Menschen den grössten Nutzen, weil sonst mehrere Abos und Angebote gelöst werden müssen. Das erschwert auch die Kombination von öV und Leih-Velo.

Angebote für geteilt genutzte Fahrzeugen sollten mit dem öV verknüpft werden. Das heisst, dass bei öV-Stationen auch Leihvelos zur Verfügung stehen. Deren Verfügbarkeit sollte zudem in den bestehenden Informationssystemen angezeigt werden.

Pick-e-Bike ist nicht für alle zugänglich, es benötigt einen Führerausweis. Dadurch werden viele ausgeschlossen. Ausserdem ist es wenig sinnvoll, vor allem auf schnelle E-Velos zu setzen.

Freefloating-Verleihsysteme sorgen öfter für Probleme als Verleihsysteme mit Stationen. Der Aufwand für Betrieb und Unterhalt steigt. Stattdessen können in zentralen Lagen fixe Stationen eingerichtet werden. In Quartieren bringen dafür vorgesehene Abstellplätze klare Verhältnisse.

Wir schlagen vor, mittels einer rechtlichen Regelung für alle geteilten Fahrzeuge auch für Anbietende klare Bedingungen zu schaffen.

Geteilt genutzte Fahrzeuge müssen mit dem öV verknüpft sein.

ÖV 1: Verbesserung Anbindung der nicht ideal mit dem ÖV erschlossenen Gebiete

Im Laufental gibt es mit Grellingen und Duggingen zwei Birsstadt-Gemeinden, die bestenfalls mittelmässig mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind. Wir sehen ein grosses öV-Potential dort. Dafür muss die S-Bahn im Viertelstundentakt bis Laufen verkehren.

Wir fordern ausserdem, dass das Quartier Stausee und der Hafen in Birsfelden durch den öV besser erschlossen werden. Nachdem in der Anpassung 2021 des Kantonalen Richtplans Basel-Landschaft die Tramverlängerung in die Sternenfeldstrasse gestrichen wurde, ist die öV-Erschliessung im Hinblick auf die geplanten Entwicklungen im Hafengebiet und Quartier Stausee mittelfristig ungenügend. Aktuell ist die Güte der öV-Erschliessung gering bis mittelmässig.

ÖV 2: Stärkung attraktiver Zugangs- und Umsteigepunkte

Sehr wichtige und sinnvolle Massnahme.

MIV 1: Regional abgestimmtes Management des öffentlichen Parkraums

Der öffentliche Raum sollte immer weniger zum Parkieren von Autos genutzt werden. In Abstimmung mit kommunalen Parkierungsreglementen (Massnahme GM 5) sollten auch die Gebühren für die blaue Zone erhöht werden und mindestens den Aufwand der Gemeinde decken. Aktuell ist dies für Anwohner:innenparkkarten nicht der Fall.

Wir fordern, dass die Gebühren für Anwohner:inneparkkarten in der blauen Zone mindestens kostendeckend sind.

MIV 2: Förderung Car-Sharing-Angebote

Die Förderung von geteilten Fahrzeugen grundsätzlich und hier geteilten Autos im Speziellen beurteilen wir positiv.

Geteilte Fahrzeuge, egal welchen Typs, werden noch attraktiver, wenn der Zugang möglichst einfach ist. Dazu tragen eine Einbindung ins öV-System (tariflich wie technisch) und ein gemeinsames Angebot innerhalb der Birsstadt und darüber hinaus bei. Zudem sollten alle geteilt genutzten Fahrzeuge im Angebot zusammengefasst werden, so dass je nach Bedürfnis das passende Fahrzeug gewählt werden kann.

Arbeitet jede Gemeinde mit einer anderen Anbieterin für geteilte Fahrzeuge, so besteht die Gefahr, dass unterschiedliche Abos, Apps etc. benötigt werden (siehe auch FVV 2). Die Birsstadt sollte deshalb darauf hinwirken, dass auch bei mehreren Anbietern ein attraktives gebiets- und anbieterübergreifendes Angebot besteht.

Wir fordern, dass die Vernetzung geteilt genutzter Fahrzeuge mit dem öV-System und regionale Tarifstrukturen von Anfang berücksichtigt und mit eingeplant wird.

7. Wirkung der Massnahmen

Die Reduktion des Autoverkehrs ist zu begrüßen, sie fällt aber zu gering aus. Denn dieser ist mit massiven negativen Auswirkungen auf die Umwelt verbunden. Damit eine spürbare Veränderung eintritt, muss der Autoverkehr deutlich reduziert werden. Aus den in diesem Kapitel erwähnten Resultaten der Modellierung geht allerdings hervor, dass ausgerechnet und einzig beim Autoverkehr die gesteckten Ziele nicht erreicht werden. Wie Abbildung 26 zeigt, ist die Zielerreichung beim Autoverkehr klar ungenügend. Mit Blick auf die Klimakrise und die hohe Umweltbelastung durch Lärm, Luftverschmutzung und Ressourcenverbrauch ist die Zielerreichung umfassend sicherzustellen.

Die Wirkung ist insgesamt ungenügend, um die Herausforderungen beim Klima- und Umweltschutz zu meistern.

Wir fordern deshalb, dass die Massnahmen in diesem Sinne geschärft und ergänzt werden. Dies mit der Vorgabe, dass die Ziele für alle Verkehrsarten erreicht werden müssen.

8. Umsetzung Massnahmen

Wir begrüssen, dass die Umsetzung der Massnahmen regelmässig überprüft wird. Zentral ist jedoch, dass nachgebessert wird, wenn sich die Umsetzung verzögert oder es zu Abweichungen kommt.

Als Ergänzung zum vorgeschlagenen Vorgehen soll das Mobilitätskonzept auch aufzeigen, wie bei Abweichungen von den Zielen und Vorgaben vorgegangen wird.

Leider stellen wir fest, dass das Mobilitätskonzept Birsstadt zwar hohe Ziele verfolgt, diese aber nicht einhält. Besonders auffällig ist dies beim Autoverkehr, bei dem trotz massiver Umwelt- und Klimabelastung keine Kapazitäts- und Verkehrsleistungsreduktion vorgesehen ist. Wir bitten Sie, das Mobilitätskonzept Birsstadt entsprechend zu ergänzen und zu verbessern.

Mit unserer umfassenden Stellungnahme möchten wir einen Beitrag zu einem fortschrittlichen Mobilitätskonzept Birsstadt leisten. Wir bitten Sie, unsere Anliegen aufzunehmen und ins Mobilitätskonzept zu integrieren.

Bei Fragen, für weitere Auskünfte und einen Austausch stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse,
VCS beider Basel



Florian Schreier
Geschäftsführer VCS beider Basel
florian.schreier@vcs-blbs.ch — 061 311 11 77