

Oberbaselbiet mobil?!

Erlebnisraum Tafeljura bat am Donnerstag, 17. Januar 2013 zum Podiumsgespräch nach Läfelfingen

Mobilität ist gefragt und verlangt, die Frage ist nur wie viel und wie?!
Folgende Themen wurden diskutiert

- Individualverkehr und öffentlicher Verkehr - Gegner oder Partner ?
- Randregionen und Feinverteilung im Oberbaselbiet
- Kosten und was können wir uns leisten?
- Stärken und Schwächen der verschiedenen Tarifsysteme (TNW, A-Welle, Direkter Verkehr CH)

Auf dem Podium dabei

| | |
|-----------------|---|
| Dieter Forter | Gemeindepräsident Läfelfingen |
| Stephanie Fuchs | Geschäftsführerin VCS BL-BS |
| Gregor Saladin | Sektionschef Bundesamt für Verkehr, Abteilung Politik |
| Severin Furter | Moderation, Redaktor Volksstimme |

Weitgehend einig war man sich in der Frage, ob Individualverkehr und öffentlicher Verkehr (ÖV) Gegner oder Partner sein sollen? Da der motorisierte Verkehr größere Belastung verursacht etwa an Lärm und CO₂- Ausstoss und ausserdem einen grösseren Flächenbedarf hat, bietet der ÖV klar bessere Möglichkeiten, das in Zukunft auch noch wachsende Mobilitätsbedürfnis möglichst umweltfreundlich abzudecken. Bleibt die „letzte Meile“, also die Strecke vom ÖV nach Hause, die individuell am besten (auch für die eigene Gesundheit) im Langsamverkehr bewältigt wird – nach Möglichkeit also per Velo oder zu Fuss. Hier hat aber auch das Auto seine Berechtigung.

Randregionen und Feinverteilung im Oberbaselbiet, ein brisantes Thema: Die im Auftrag des Bundesrates vom Bundesamt für Verkehr (BAV) erstellte Liste der S-Bahnen mit weniger als 50% Auslastung hat grosse Beunruhigung ausgelöst im Oberbaselbiet, gerade auch im Homburgertal. Allerdings, so Gregor Saladin vom BAV: „So heiss wird die Suppe nicht gegessen.“ Hierzu passt eine Aussage von BAV- Direktor Peter Füglistaler in der Zeitschrift Umwelt 3/2012: „Wenn wir Geld sparen wollen, holen wir im dicht belasteten Netz mehr heraus, als wenn wir in den Randgebieten Kahlschlag betreiben.“ Es gibt also Grund zur Hoffnung. Dieter Forter stellt ein Ungleichgewicht fest, wenn in stadtnahen Gebieten zwischen 6 und 7- Minutentakt abgewogen wird und es in Randgebieten bei einer Ausdünnung des Fahrplans gleich um ein oder zwei Stunden gehe. Es bräuchte also eine



Mischrechnung zwischen der Agglomeration Basel und dem Oberbaselbiet. Die Auslastung sollte ausserdem im Verhältnis zur ansässigen Bevölkerung gesehen werden.

Die Frage der Kosten und was wir uns leisten können, kann man rein finanziell betrachten: Zurzeit werden rund 50% der ÖV-Kosten durch den Kunden bezahlt, 50% teilen sich Bund & Kanton. Das BAV will aber, dass der Nutzer mehr an die Infrastruktur bezahlt, eine leichte Preisanhebung von ca 5% per Ende 2012 hat bereits stattgefunden. Stefanie Fuchs warnt vor einem Bumerang-Effekt, wenn z.B. das GA oder auch ein U-Abo zu teuer wird, werden viele Nutzer, welche das Abonnement nicht rentabel herausfahren, sich diesen Luxus nicht mehr leisten, ein Verlust von Einnahmen sei vorprogrammiert.

Grenzen der Mobilität - Kosten im übertragenen Sinn stehen ebenfalls an: Fuchs gibt zu bedenken, dass ein Ausbau von ÖV immer mit der Raumplanung zusammen zu betrachten sei: ein dünnerer Fahrplan in ländlichen Gebieten mache durchaus Sinn, um eine weitere Zersiedelung der Landschaft möglichst zu vermeiden sollten Randregionen nicht überattraktiv werden.

Drei Denkanstösse zum Schluss: Gewünscht wäre mehr grenzüberschreitendes Denken auch unter Einbezug der Ausrichtung einer Gemeinde oder ihrer besten Erreichbarkeit mit ÖV. Ferner wären kreative Angebote für die „letzte Meile“ auszubauen (Ruftaxi, Fahrgemeinschaften, Hauslieferung). Und schliesslich ganz zentral: die Region muss sich selber mobilisieren, will heissen die EinwohnerInnen sollen sich aktiv an der Fahrplanvernehmlassung jeweils im Juni beteiligen und vor allem den ÖV benutzen – Nachfrage bringt Angebot.