

Viel Arbeit – auch 2001



Über mangelnde verkehrspolitische Themen hatte sich die Verkehrsliga beider Basel im abgelaufenen Jahr sicher nicht zu beklagen – im Gegenteil.

Haupttraktandum war zweifellos die überarbeitete Fassung des Verkehrsplans Basel 2000, der einerseits zum Verzicht an der Teilnahme bei den Workshops und andererseits zu zwei Medienkonferenzen samt ausführlichen schriftlichen Stellungnahmen der Verkehrsliga und ihrer Mitgliedsverbände geführt hat.

Das neue Jahr war erst eine wenige Tage jung, als sich die Geschäftsleitung und der Vorstand der Verkehrsliga bereits wieder an mehreren Fronten gegen weitere drohende Privatverkehrs-Behinderungen rüsten musste bzw. solche Projekte zu behandeln hatte: die zweite Auflage des Riehenring-Nord-Umbaus, die Umgestaltung der Clarastrasse, das Multiplex-Kinoprojekt an der Heuwaage mit seinen massiven Parkplatz-Abbauten, die «Neugestaltung» des Umfelds am St. Johann-Bahnhof, die Sanierungsstollen-Pläne am Belchen und, und, und ... Einen Querschnitt durch diese Themen finden Sie in diesem «Letter». Daneben: Viele Einzelprobleme, die ebenfalls einer Lösung bedürfen. Das Tempo-30-Verdict an der Reiterstrasse oder der Dauerbrenner Car- und Taxi-Standplätze am Bahnhof und bei der Messe beispielsweise.

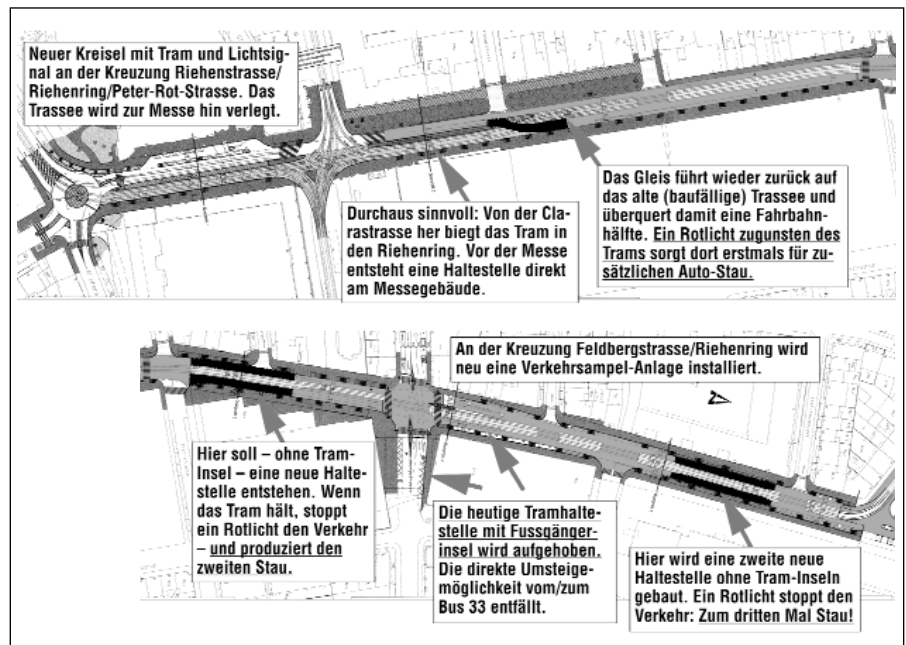
Angesichts dieser Fülle an Aufgaben ist eines gewiss: Die Arbeit wird uns auch im 2001 nicht ausgehen – im Gegenteil. Und wir können heute schon versichern: Auch wenn wir immer wieder Rückschläge in Kauf nehmen müssen – den Grossratsentscheid zum Riehenring beispielsweise – werden wir mit Engagement und auch Optimismus diese Aufgaben angehen. Für Ihre Unterstützung danken wir herzlich.

Bruno Mazzotti
Präsident Verkehrsliga
beider Basel

Unverständlicher Entscheid von Regierung und Parlament:

Der Stau-Umbau am Riehenring wird voll durchgezogen

Mitte Dezember 2000 legte die Basler Regierung mit dem Ratschlag 9044 ein ganzes Paket an baulichen Massnahmen im Umfeld der Messe Basel vor. Dabei soll auch der Riehenring zwischen Klingental- und Brombacherstrasse bei einer Mittellage des Trams nach wie vor zwei neue Tramhaltestellen mit stau provozierenden neuen Rotlicht-Ampeln erhalten. Die Verkehrsliga beider Basel wandte sich in einem Medien-Communiqué Anfang Januar erneut gegen dieses unsinnige Vorhaben auf diesem Teil des Cityrings und versuchte, den Mitgliedern des Grossen Rates die Tragweite dieses unsinnigen Projektes näher zu bringen. Vergeblich: Der Rat entschied sich für das Stau-Regime im Umfeld der Messe.



Das bereits vor einem Jahr propagierte Projekt «Riehenring Nord» des Baudepartementes wird trotz gravierender Auswirkungen auf den flüssigen Privatverkehr und entgegen den Versprechungen im Verkehrsplan durchgezogen.

Das unverständliche Festhalten der Basler Regierung an der sinnlosen, massiv verkehrsbehindernden Umgestaltung des Riehenrings mit zwei neuen Tramhaltestellen und drei neuen Rotlichtanlagen zwischen Klingental- und Brombacherstrasse führt auf dieser wichtigen, zum City-Ring gehörenden Hauptverkehrsstrasse zu unhaltbaren Behinderungen des Gesamtverkehrs, zu unnötigen Staus und zu einer deutlichen Benachteiligung der Anwohner.

Letzte brauchbare Strasse

Dies auch deshalb, weil infolge der geplanten Durchfahrts-Erschwerungen

Hammerstrasse und Claragraben der Riehenring – als letzte brauchbare Verbindung zwischen dem oberen und unteren Kleinbasel – ohnehin mit gut 15 Prozent Mehrverkehr zusätzlich belastet werden soll.

Priorität: Flüssiger Verkehr

Das Projekt Riehenring Nord wurde vor rund einem Jahr vom Grossen Rat zurückgewiesen mit dem Auftrag, eine durchgehende Führung des Trams am Riehenring in Seitenlage zu prüfen. Dies auf Anregung der Verkehrsliga, die auf dieser wichtigen Fortsetzung des

Fortsetzung Seite 2

Fortsetzung von Seite 1

City-Rings mit seiner direkten Anbindung an den Autobahnanschluss «Wiese» als oberste Priorität einen flüssigen Verkehr will.

Schon im ersten Riehenring-Ratschlag von 1999 wurde vorgesehen, die Tramhaltestelle Feldbergstrasse mit ihrer direkten Verknüpfung mit dem Bus Nr. 33 aufzuheben, dafür jedoch vor dem hinteren Eingang der neuen Messehalle und vor dem Musicaltheater-Eingang je eine neue Tramhaltestelle ohne Insel – dafür mit Rotlichtern und aufgepflästerte (!) Strasse – zu bauen.

An diesen unsinnigen, bestenfalls während wenigen Messetagen und für meist abendliche Musical-Vorstellungen genutzten Haltestellen wird nun aber erneut festgehalten.

Benachteiligte Anwohner und öV-Benutzer

Für die Verkehrsliga ist die Seitenlage des Trams letztlich zweitrangig. Entscheidend ist jedoch, dass der Riehenring seine erklärte Funktion als «primär auf die Anforderungen des fließenden Verkehrs» ausgerichtete Hauptverkehrsstrasse ohne weitere Behinderungen erfüllen kann, so wie dies auch im Verkehrsplan Basel 2000 für Hauptverkehrsstrassen deklariert ist (siehe Kästen).

Die im neuen Ratschlag aufgeführten Begründungen für die enorm stauför-

Das beteuert der Verkehrsplan:

«Die klare Netzhierarchie (auf Basels Strassen) soll das Kanalisieren des Motorfahrzeugverkehrs auf das Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassennetz erlauben sowie den gebietsfremden Verkehr in allen Quartieren vermindern und den gebietsbezogenen Verkehr beruhigen.»

«Verkehrorientierte Strassen bilden das übergeordnete Strassennetz und ermöglichen sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte. Diese Strassen sind primär auf die Anforderungen des fließenden Verkehrs auszurichten ... Zu den verkehrsorientierten Strassen gehören die Hochleistungs-, die städtischen Hauptverkehrs- und Hauptsammelstrassen.

Der Riehenring als Teil des City-rings ist eine Hauptverkehrsstrasse! Sein jetzt geplanter «Stau-Umbau» widerspricht also dem Verkehrsplan diametral.

dernde Umgestaltung entpuppen sich darüber hinaus als massive Benachteiligung für die Anwohner, die knapp 30 Anwohnerparkplätze verlieren und auch die Hauptleidtragenden der zu-

nehmenden Verkehrsstaus am Riehenring würden.

Für die Benutzer der Tram-/Buslinien 1/4 und 33 wird mit dem Projekt auch eine wichtige Umsteige-Verknüpfung gestrichen. Man muss sich dies im Rahmen der permanenten öV-Förderungsdiskussionen einmal plastisch vorstellen: Regierung und die BVB propagieren die Aufhebung einer direkten Tram/Bus-Umsteige-Verknüpfung!

Liga-Ziel: Baukredit ablehnen

Die Verkehrsliga forderte deshalb den Grossen Rat auf, in seiner Januar-Sitzung den Kredit von 4,8 Mio. Franken für diesen unnötigen Umbau abzulehnen. Dies, um zumindest annähernd den heutigen, vergleichsweise akzeptablen Verkehrsfluss sowie die bestehende direkte öV-Verknüpfung an der Kreuzung Feldbergstrasse/Riehenring zu erhalten.

Im Vorfeld zur Ratsdebatte von Mitte Januar stellten sich insbesondere die Grossratsfraktionen von CVP, FDP, LDP, SVP und DSP gegen den Kredit «Riehenring Nord». In den entscheidenden Abstimmungen schmolz diese «Opposition» allerdings kläglich dahin: «Mit grossem Mehr gegen 22 bzw. 33 Stimmen wurde das Projekt «Riehenring Nord» schliesslich abgesegnet und in die Realisierung geschickt. Ein mehr als nur enttäuschendes Ergebnis – insbesondere aus bürgerlichen Kreisen. ebo.

Wie glaubwürdig ist Basels Verkehrspolitik?



Von Christian Greif

Unsere Befürchtungen, die wir im Rahmen der jetzt zweijährigen Diskussion um den Verkehrsplan Basel (aber auch schon im Vorfeld und Nachgang zur Werkstadt Basel)

gehegt haben und weiter hegen, werden immer mehr zur Gewissheit: Unzählige Beteuerungen, Zielsetzungen und Absichtserklärungen von Basler Behörden und Regierungsmitgliedern qualifizieren sich in der praktischen Umsetzung als «warme Luft».

So haben die Verkehrsverbände vor Jahren mit Zähneknirschen, aber im Sinne eines Konsenses, ja gesagt zu den flächendeckenden Tempo-30-Zonen. Dies im Vertrauen auf die Versprechungen, dass damit in Basel eine strikte Verkehrs-Hierarchie befolgt

werde: Tempo-Reduktion in den Wohnquartieren und im Gegenzug dafür leistungsfähige, den flüssigen Verkehr fördernde Hauptverkehrs- und Hauptsammelstrassen. Dieses Prinzip wird auch im Verkehrsplan Basel 2000 erneut «hoch» gehalten.

Und in der Praxis? Noch während der Überarbeitung der ersten Verkehrsplan-Fassung entwarfen die städtischen Planer eine Reihe von Einzelprojekten, die diese Strassen-Hierarchie quasi «Lügen straft»: Den Dornbach-Kreisel, der im vollen Bewusstsein seiner mangelhaften Kapazität für eine Hauptverkehrsstrasse eisern durchgezogen wird. Den Riehenring Nord – wiederum eine Hauptverkehrsstrasse – der mit den unsinnigsten Begründungen ein jeder Vernunft widersprechendes Stau-Regime auf dieser Fortsetzung des City-Rings provoziert. Oder: Die kürzlich publizierte Verfügung, wonach die Reiterstrasse

– entgegen einem Gutachten aus der Verkehrsabteilung – in eine Tempo-30-Strasse umgewandelt wird. Dies «im Sinne einer begründeten Ausnahme», wie amtlich erklärt wird.

Diese Beispiele liessen sich fast endlos weiterführen. Und immer gibt es irgend ein Gesetz, eine Verordnung, ein Strategie-Papier – Umweltschutzgesetz, Luftreinhalteverordnung, Parkingverordnung, Aktionsplan Stadtentwicklung usw. – mit denen man genau das Gegenteil dessen begründen und praktizieren kann, was einstmal mit Kreide in der Stimme beteuert worden ist.

Ich habe kürzlich gelesen, wie wichtig es für die Zukunftsentwicklung eines Gemeinwesens sei, dass es eine berechenbare Politik betreibe – beispielsweise bei den Steuern oder bei der Bildung. Basels Verkehrspolitik ist genau das Gegenteil. Sie hat sich in den letzten Jahren in erschreckendem Mass als unglaubwürdig und unberechenbar «profilert». Christian Greif Geschäftsführer Verkehrsliga



160 Zolli-Parkplätze sollen einfach verschwinden ...

2. Planaufgabe für Multiplex- kino Heuwaage:

Und wieder sollen 200 Parkplätze verschwinden

Die Pläne für das Multiplexkino an der Basler Heuwaage wurden nochmals aufgelegt. Nun sind 2600 Plätze in elf Sälen vorgesehen. In einem Leitbild hat der Kanton überdies Ideen skizziert für einen «Park statt Parkplätze» (!) bis vor den Zolli. Damit sollen aber auch rund 200 Parkplätze – grösserenteils vor dem Zolli-Eingang – gestrichen werden.

Die Investoren des Multiplex-Kinos rechnen mit einer Investitionssumme von 30 bis 40 Mio. Franken. Neben den Gebäudebaukosten müssen sie auch die Kosten für die notwendige Umgebungsanpassungen übernehmen. Davon kostet allein die Tramschlaufe eine grössere einstellige Millionensumme.

Mehr Grün bis zum Zolli

Kantonsbaumeister Fritz Schumacher hielt im Rahmen einer Medienorientierung Mitte Dezember fest, dass das vom Architekturbüro Herzog und de Meuron gestaltete Multiplex-Projekt nicht isoliert zu betrachten sei: Bis in etwa 15 Jahren möchte Schumacher das ganze Birsigtal zwischen Heuwaage und Zolli «aufwerten». Der Zolli solle künftig «mit mehr Grün» gleich beim Multiplex «erlebbar werden». Zur Erinnerung: Von der Heuwaage bis zum Zolli-Eingang besteht seit eh und jeh ein sehr bekannter «Grün-Gürtel»: Das Nachtigallen-Wäldeli.

Trotzdem meint Schumacher: Der eingezäunte Zoo-Bereich sei zwar nicht zu vergrössern. Er denke aber an ausgelagerte Voliären oder ähnliches. Zur Verbindlichkeit des Leitbilds sagte er: Es zeige die vom Kanton beabsich-

tigte Richtung, lege aber keine Details fest ...

Fast 200 Parkplätze weg

Zur leitbildlichen Tal-Begrünung gehört nach den Skizzen und Plänen, die ebenfalls vom Architekturbüro Herzog und de Meuron entwickelt wurden, ein Neubau für die Kuppel und der Abriss der Altbauten. Mittelfristig würden zudem knapp 160 Parkplätze vor dem heutigen Zolli-Eingang aufgehoben, sowie jene 28, wo das Multiplex zu stehen kommen soll. Das Basler Parkleitsystem solle ja ab Mai 2001 die Automobilisten zu den freien Plätzen lotsen.

Ohnehin zu wenig Parkplätze beim Zolli ...

Die Parkplätze vor dem Zolli platzten bei Grossandrang im Zolli heute ohnehin immer aus allen Nähten, sagte Schumacher weiter. Währenddessen hätten die nahen Parkhäuser Heuwaage und Bahnhof immer ausreichend (!) freie Kapazitäten. Schliesslich: Das Multiplex-Projekt beinhaltet für die 2600 Kinositze keine eigenen Parkplätze. (sda/ebo.)

Der ganz normale «Wahnsinn»?

Da der Zolli ja ohnehin immer zu wenig Parkplätze habe, sollen jetzt halt auch die heutigen 160 vor dem Eingang gestrichen werden: Bei dieser Überlegung des Kantonsbaumeisters sträuben sich die Nackenhaare, zumal mit dem neuen Multiplex-Kino Platz für 2600 Kinobesucher (!) geschaffen werden soll, für die ebenfalls keine Parkplätze vorgesehen sind ...

Überlegungen, wo denn zum Schluss sowohl die Zolli- als auch die Multiplex-Besucher ihre Autos parkieren sollen, sind nicht abwegig. Im Heuwaage-Parking und am Bahnhof gibt es für sie alle sicher keinen Platz – auch wenn von den Privatverkehrs-Gegnern immer wieder auf die «leeren» Parkhäuser hingewiesen wird. In Spitzenzeiten sind sie brechend voll – sehr zum Leidwesen der benachbarten Wohnquartiere. Der ganz normale «Wahnsinn»? Die alte lapidare Forderung nach öV-Benutzung jedenfalls wird in der Praxis – wie schon heute – nicht funktionieren. Man stelle sich nur vor, wie eine vier- bis sechsköpfige Familie von auswärts mit dem öV schon heute einen Hindernislauf samt Umsteigen und City-Schlaufe absolvieren muss, bis sie endlich bei den «Tierli» landet.

Fazit: Entweder wird das Bachletten-Quartier vom Suchverkehr überschwemmt oder aber der Zolli und das Multiplex-Kino leiden rasch an Besucherschwund jener Auswärtigen, auf die sie dringend angewiesen sind. Denn es darf nicht vergessen werden: Multiplex-Kinos gibt es auch in Basels Nachbarschaft – mit Parkplätzen. Und Zürich hat ebenfalls einen schönen Zoo – samt grossem Parking.

Basel investiert Millionen, um die Stadt zu «beleben». Basel-Tourismus und das neue Stadtmarketing werden nicht müde, möglichst viele Besucher von auswärts in die Stadt zu locken. Wenn dabei aber die notwendige Privatverkehrs-Logistik stur negiert wird, sind der Flop – oder das Chaos – garantiert. Eigentlich müssten die Multiplex-Bauherren und auch der Zolli ob dem neuen Schumacher'schen «Grün-Overkill» ohne Parkings aufheulen. Oder gehört ihr Schweigen auch zum ganz normalen «Wahnsinn»?

Grossrat Beat Schultheiss
interpellierte:

Absehbares Verkehrs-Chaos in der Breite – eineinhalb Jahre lang

Kürzlich wurden im Kantonsblatt Basel-Stadt im Rahmen des Nationalstrassenunterhaltes temporäre Verkehrsflächenänderungen am Knoten Zürcherstrasse/Schwarzwaldbrücke für die Dauer von ca. eineinhalb Jahren publiziert. In diesem Zusammenhang hat Grossrat Beat Schultheiss, Mitglied der Geschäftsleitung der Verkehrsliga bei der Basel, folgende Interpellation eingereicht:

Es handelt sich um den Bau von zwei Hilfsbrücken entlang der Stammlinie der Autobahn A2, die nötig sind, um den Belag auf der Schwarzwaldbrücke sanieren zu können. Damit verbunden ist die Aufhebung von Fahrstreifen auf der Schwarzwaldbrücke (Lokalfahrbahnen) und am Knoten Zürcherstrasse, was dem Vernehmen nach in den kommenden zwei Jahren - nebst Problemen auf der Autobahn - zu einschneidenden Behinderungen auf dem



Die Schwarzwaldbrücke kurz vor Eröffnung Mitte der 70er Jahre. Jetzt muss sie saniert werden – mit einem Verkehrschaos in der Breite?

Lokalstrassennetz führen wird. Davon sind nicht zuletzt auch die Buslinien der BVB betroffen.

Gleichzeitig werden Tiefbauarbeiten mit einschneidenden Wirkungen auf das lokale Strassennetz auf der Achse Dreirosenbrücke/Voltastrasse (Nordtangente), beim Badischen Bahnhof, am Riehenring und beim Bahnhof SBB ausgeführt. Es stellt sich die Frage, wie viele Einschränkungen das übergeordnete lokale Strassennetz gleichzeitig verkraftet, ohne dass der Verkehr völlig zum Erliegen kommt.

Ich bitte deshalb den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Haben die jeweiligen staatlichen Stellen, die derartige Bauarbeiten veranlassen, den Überblick darüber, was gleichzeitig im Kanton und seiner näheren Umgebung auch noch gebaut wird?
2. Haben die Koordinationskommission für Verkehrsplanung und die übergeordnete regierungsrätliche Delegation von den erwähnten temporären Verkehrsflächen-Veränderungen überhaupt Kenntnis. Und wenn ja: Haben sie ihre Koordinationsaufgabe hier wahrgenommen?
3. Sind sich die BVB der Problematik dieser temporären Massnahmen bewusst und verfügen sie über Lösungen, um den Zusammenbruch des Busbetriebes zu verhindern?
4. Sind die Belagsarbeiten auf der Schwarzwaldbrücke wirklich derart dringlich, dass mit ihrer Ausführung nicht bis nach der Fertigstellung der Nordtangente zugewartet werden könnte?
5. Sind die zahlreichen gleichzeitigen Bauarbeiten und Verkehrsbehinderungen – bald werden noch die Bauarbeiten am Kreisell Dorenbach hinzu kommen – etwa bereits Ausfluss der «angebotsorientierten Planung» gemäss Verkehrsplan 2000 oder handelt es sich um Folgen einer Führungslosigkeit im Tiefbauamt?

Dr. Beat Schultheiss,
FDP-Fraktion

Auf die Antwort aus dem Baudepartement darf man gespannt sein. ●

Ein weiteres Provisorium auf der A2?

BL plant nur Sanierungsstollen am Belchen

Anstelle einer ständig befahrbaren 3. Röhre am Belchen soll nur ein «Sanierungsstollen» gebaut werden, der während Renovationsarbeiten die vierspurige Benützung des Jura-Nadelörs ermöglichen soll. Immehin meint die Verkehrsliga – aber das reicht mittelfristig sicher nicht. Deshalb: Statt ein teures Provisorium eine zukunftsgerichtete Tunnel-Lösung.

Bundesrat Moritz Leuenberger hat für die Ausarbeitung eines integralen Betriebskonzepts für den Autobahntunnel durch den Belchen (A2) grünes Licht gegeben. Wesentlicher Konzeptbestandteil ist der Bau eines befahrbaren Sanierungsstollens. Dieser soll ermöglichen, dass der Tunnel bei der übernächsten Instandsetzung in etwa 20 Jahren ständig vierspurig befahrbar sein wird.

Mit dem Entscheid des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) kann die umfassende und langfristige Planung für eine übernächste Sanierung des Belchentunnels eingeleitet werden, meint die Baudirektion des Kantons Baselland. Planungsziel sei ein generelles Projekt, das dem Bundesrat voraussichtlich Ende September 2001 vorgelegt werden soll.

Mit diesem Zwischenbescheid nicht zufrieden sind die Verkehrsliga, aber auch namhafte Wirtschaftsverbände: Die Handelskammer beider Basel und die Wirtschaftskammer Baselland. Anstelle eines teuren Provisoriums verlangen sie alle eine vollumfänglich nutzbare dritte Röhre – damit der Belchen auch für die Zukunft gerüstet ist. Um dieser (alten) Forderung Nachachtung zu verschaffen, soll nötigenfalls eine Volksinitiative lanciert werden, die sicherstellt, dass der «Jura-Riegel» nachhaltig durchlässig bleibt. (BUD/ebo.)