

Viel Kleinarbeit – nicht ohne Erfolge



Was bringt eigentlich die Arbeit der Verkehrsliga? Diese Frage wird mir von Repräsentanten unserer Mitgliedsorganisationen immer mal wieder gestellt.

Gerade im letzten halben Jahr wurde so richtig bewusst, wie wichtig ein gutes Beziehungs- und Informationsnetz ist, das vor allem in der Geschäftsleitung der Verkehrsliga besteht. Grosse verkehrspolitische Themen wie etwa der Verkehrsplan Basel können ja nicht der Arbeitsalltag sein. Es sind vielmehr die unzähligen kleinen Geschäfte und die damit verbundenen verkehrstechnischen Hürden in der Stadt und auf dem Land, die wohl keine grosse Öffentlichkeitsarbeit verursachen, die jedoch den Verkehrsfluss in unserer Region beeinträchtigen.

Dank diesem Netz leistete die Verkehrsliga in den letzten sechs Monaten viel Kleinarbeit – beispielsweise zum Nachfahrverbot im Gundeli, zum Tempo 30-Projekt in der Reiterstrasse oder zur Information im Zusammenhang mit der Belchen-Sanierung – die aus heutiger Sicht zumindest teilweise in unserem Interesse gelöst werden konnten bzw. können. Mehr darüber in dieser Letter-Ausgabe.

Unschätzbar ist auch der Informationsaustausch innerhalb der Geschäftsleitung und des Vorstandes, der immer wieder direkt oder indirekt auch in unsere Mitgliedsorganisationen fliesst und dort für gezielten Aktionen genutzt wird – vorab in unseren Publikums-Organisationen ACS und TCS und in deren Organen.

Nicht minder wertvoll sind die bestehenden Kontakte zur Baudirektion in Baselland, die jetzt auch zum Polizei- und Bau-Departement in Basel aufgebaut werden sollen. Sie geben uns Gelegenheit, unsere Interessen und Anliegen ganz gezielt zu vertreten. Das nützt jedem unserer Mitglieder.

Bruno Mazzotti, Präsident

Dritte Aussprache mit der Baselbieter Baudirektion:

Informations-Austausch mit konkreten Ergebnissen

Ende 1999 setzte sich die Verkehrsliga erstmals mit der Bau- und Umweltschutzdirektion Baselland zusammen, um aktuelle verkehrstechnische Probleme im Baselbiet zu diskutieren und dabei auch wertvolle Anregungen zu Verkehrsfluss-Verbesserungen einzubringen – damals in erster Linie zum Tunnelumbau in der Schweizerhalle. Ende Juni dieses Jahres fand bereits das dritte Koordinationsgespräch mit Regierungsrätin Elsbeth Schneider und Chefbeamten aus dem Tiefbauamt statt. Dabei bzw. in der Folge konnten wiederum gegenseitig viele wichtige Informationen ausgetauscht werden, aber auch kritische Standpunkte der Verkehrsliga eingebracht werden. Das wichtigste in Kürze:



Sitzung mit der Baudirektion am 28. Juni (Reihe hinten, v. l.) BUD: Regierungsrätin Elsbeth Schneider, Baudirektorin; Christian Scholer, Leiter Ausbau und Unterhalt; Stephan Frey, Leiter Projektierung. Verkehrsliga: Landratspräsident Ernt Thöni, Geschäftsleitungsmitglied, Hans Rudolf Bauer, Präsident ASTAG NWCH; (Reihe vorne, v. l.) Fritz Ochsenbein, Direktor ACS; Hugo Muggli, Präsident Pro Innerstadt, Christian Greif, Direktor TCS und Geschäftsführer Verkehrsliga.

Wunschgemäss nutzte Regierungsrätin Elsbeth Schneider zunächst die Gelegenheit, durch die verantwortlichen Chefbeamten über die laufenden grösseren Bauprojekte im Kanton zu informieren.

Stephan Frey, bis Ende Juni Chef Projektierung im Tiefbauamt, zur **Umfahrung Sissach**: 1997 wurde mit dem Bau der Umfahrung Sissach begonnen. Nach anfänglichen Verzögerungen wegen Einsprachen gegen die Vergabe des Tunnelbaus, laufe nun alles plangemäss. Im Frühling sei der Durchbruch des Pilotstollens durch den Chienberg erfolgt. Die Inbetriebnahme sei für 2004

(voraussichtlich 30. September 2004) geplant.

Umfahrung H2 Liestal-Pratteln: 1999 erfolgte die Planaufgabe, bis Ende 2000 seien alle Einsprachen entschieden worden. Gegenwärtig seien lediglich noch die Beschwerden der Gemeinden Frenkendorf und Füllinsdorf hängig, die voraussichtlich bis Herbst 2001 vom Verwaltungsgericht entschieden würden. Obschon 2003 mit dem Bau begonnen werden könnte, werde der Spatenstich frühestens 2004 (Bauende Umfahrung Sissach) erfolgen, weil erst

Fortsetzung Seite 2

Fortsetzung von Seite 1

dann der Bund bereit sei, die notwendigen finanziellen Mittel zur Verfügung zu stellen.

Umfahrung Zwingen-Laufen: Im Juni 2001 hat der Souverän die Planung dieser zur H 18 gehörenden Umfahrung gutgeheissen. Der Projektierungsbeginn ist für Anfang 2002 vorgesehen. Es sollen zwei Varianten ausgearbeitet werden. Danach muss der Landrat den Variantenentscheid fällen und den Kredit für das Bauprojekt (untersteht dem fakultativen Referendum) gutheissen. Baubeginn ist frühestens 2010, Eröffnung 2020.

Zubringer Allschwil/Südumfahrung: Der Zubringer Allschwil sowie die Südumfahrung gehören – im Gegensatz zu den drei vorerwähnten Projekten – (noch) nicht zu einem beschlossenen Strassennetz. Es sei deshalb derzeit nicht möglich, Prognosen abzugeben, ob und gegebenenfalls wann diese Projekte realisiert werden.

Vorbereitung Belchen-Sanierung im Endspurt

Kantonsingenieur **Manfred Beck** und **Christian Scholer** informierten, dass die Vorbereitungsarbeiten für den Sanierungsbeginn am 3. September auf vollen Touren laufe. Bereits in den letzten beiden Augustwochen müsse an Werktagen eine Röhre für Vorbereitungsarbeiten (Unterhalt) gesperrt werden – es sei demnach bereits ab diesem Zeitpunkt mit Verkehrsbehinderungen zu rechnen. Das schon vor langem versprochene Verkehrsleitsystem auf der A2 solle Mitte August in Betrieb genommen werden und mit dazu beitragen, grössere Staus am Belchen zu vermeiden.

Problemfall Kreisel-Benutzung

Der Doppelkreisel in Münchenstein (bei der MFP) ist weitgehend fertiggestellt und in Betrieb. Wie die Diskussion unter den Teilnehmern der Sitzung zeigte, werden diese neuen Kreisel sehr unterschiedlich beurteilt. Kritisch kommentiert wurden allerdings die neuen Busspuren, welche die Einspurstrecken für den MotIV stark einengen. Die Verkehrsliga regte an, diese Spur zu verkürzen, um Staus vor dem Kreisel zu vermindern.

Baudirektorin **Elsbeth Schneider** stellte ihrerseits fest, dass noch allzu vielen Verkehrsteilnehmern unklar sei, wie ein zweispuriger Kreisel richtig befahren werden müsste. Die Vertreter von ACS und TCS sicherten zu, sich in ihren Mitglieder-Zeitschriften diesem unbestrit-



Kantonsingenieur Manfred Beck (vorne) erläutert die Massnahmen zur Belchentunnel-Sanierung (hinten v. l.): Christian Greif, Hugo Muggli, Fritz Ochsenbein, Liga-Präsident Bruno Mazzotti und Regierungsrätin Elsbeth Schneider.

tenen Problem anzunehmen und mitzuhelfen, das Verhalten im Kreisel zu verbessern.

Sowohl seitens der BUD die Verkürzung der Busspur als auch erste Informations-Aktivitäten von ACS und TCS zum Kreisel-Problem sind inzwischen vorgenommen worden bzw. in Vorbereitung (siehe Bild auf Seite 4).

LKW-Stauproblematik:**BS gefordert**

Die Vertreter der Verkehrsliga – insbesondere aber ASTAG-Präsident **Hans Rudolf Bauer** – brachten im Verlauf der Gespräche klar zum Ausdruck, dass sie die vom Bundesrat vorgeschlagenen Massnahmen zur Behebung der LKW-Staus als untauglich erachten und insbesondere das «Parkieren» von LKW auf Autobahnen als gefährlich und untragbar halten.

Taugliche Lösung seien auch in Basel-Stadt realisierbar, beispielsweise auf dem heutigen Rangierbahnhofs-gelände zwischen A2 und Freiburgerstrasse (Umfeld Otterbach), wo kurzfristig ein temporärer Stauraum für rund 350 LKW eingerichtet werden könnte. Bei diesem Thema sei allerdings primär der Kanton BS gefordert, der zum vorgeschlagenen LKW-Stauraum beim Otterbach eine unverständliche strikte Abwehraltung zeigt.

Informationsmaterial bei Liga-Mitgliedern besser nutzen

Im Verlauf der Diskussionen regten insbesondere die Vertreter von ACS und TCS an, dass die von der BUD herausgegebenen sehr informativen Baustellenprospekte auch für Beiträge in den beiden Cluborganen sinnvoll wären. Regierungsrätin Schneider begrüsst sol-

che Informationsunterstützung und sicherte zu, dass die Verbände mit dem Material regelmässig bedient werden.

Konstruktiver Dialog

Sämtliche Teilnehmer unterstrichen am Schluss der Sitzung, dass die regelmässigen Aussprachen zwischen der BUD und den Verkehrsverbänden für beide Seiten ohne Zweifel sehr wertvoll sind. Aus diesem Grund wurde die nächste Sitzung auf Ende November anberaumt.

Kritischer Brief an die BUD

Anfang August, an der ersten Geschäftsleitungssitzung der Verkehrsliga, wurde festgestellt, dass die beim Gespräch von Ende Juni angekündigte vorgezogene Sperrung des Belchentunnels bei der BUD offensichtlich noch immer kein Informationsthema ist. Es wurde beschlossen, Regierungsrätin Elsbeth Schneider schriftlich zu ersuchen, diesem Punkt das entsprechende Gewicht beizumessen und möglichst rasch über diese vorgezogene Sperrung zu informieren.

Dies auch aufgrund der Erfahrungen mit den Stausituationen zu Beginn der Sommerferien im Umfeld Tunnel Schweizerhalle, die von der Verkehrsliga kritisch beleuchtet wurden.

Die Baudirektion hat diese Information dann auch recht rasch vorgenommen: Mit einer Medienmitteilung zum Unterhalt sowie kurz vor Sanierungsbeginn mit einer Medienorientierung. Dabei wurde auch ein Kommunikationskonzept zur Belchen-Sanierung vorgestellt, das heute teilweise in Betrieb ist. (Siehe auch Beitrag auf Seite 3 dieses «Liga-Letters».)

Christian Greif

Erste Erfahrungen mit der Belchen-Stau-Kommunikation:

Bedarf vorhanden – aber auch technische Tücken

Seit Mitte August bzw. seit 3. September ist eines der engsten Nadelöhere in der Schweiz – der Belchentunnel – nur noch auf einer Spur pro Richtung befahrbar. Es kam und kommt wie erwartet: Die Staumeldungen zu diesem Jura-Übergang gehören in den nächsten Monaten wohl zum Alltag. Die Bau- und Umweltdirektion Baselland (BUD) versucht, mit entsprechenden Kommunikationsmitteln die «Spitzen» zu brechen – dies allerdings nicht ohne technische Tücken, wie Beobachtungen in der ersten Stau-Woche zeigen.

www.belchen.ch: Unter dieser Internet-Adresse findet der interessierte Strassen- bzw. Belchen-Benützer eine Vielzahl von Informationen zum Sanierungsprojekt, insbesondere aber über die Verkehrsverhältnissen am Belchen. Die Bau-Verantwortlichen haben sich tatsächlich einiges einfallen lassen, um die A2-Benützer möglichst aktuell vor allem über Stau-Situationen zu informieren. Ein Instrument ist das erwähnte Internet. Ein anderes wichtiges sind die Staumeldungen über Radio. Allerdings: Die mit diesen Informationen offenbar verbundenen technischen Tücken sind ebenfalls nicht zu übersehen.

Nice to know?

Zum Internet: Man muss sich bewusst sein, dass die Informationen aus dem Internet vielfach «nice to know» sind. Wenn ein Autofahrer in Richtung Belchen fährt, hat er nur in seltenen Fällen die Möglichkeit, sich topaktuell über den Bildschirm zu informieren. Die Stausituation am Belchen kann sehr

rasch ändern – auch in der Zeit zwischen Abfahrt vom Ausgangsort bis zur Abzweigung bei Augst – bis zum Entscheid: Fahrt via Frick-Bötzingen oder via Belchen-Härkingen.

Kommt hinzu, dass das System mit Überwachungskameras, die im Internet die aktuelle Situation 1 bzw. 3 km vor dem Tunnel zeigen, noch einige Kinderkrankheiten aufweisen – allem voran die sehr langen Ladezeiten. Als eigentlicher Mangel müssen jedoch die bis Redaktionsschluss noch immer fehlenden Informationen vom Kanton Solothurn gewertet werden. Sowohl die Kamerabilder als auch die Verkehrsmengen-Entwicklung sind konstant «nicht verfügbar».

Wichtigste Infos über DRS

Umso wichtiger ist die rasche und aktuelle Information über Radio. Im Grossen und Ganzen klappen diese Informationen speziell auf DRS, wenn auch häufig mit systembedingten Verzögerungen und vereinzelt Pannen. DRS

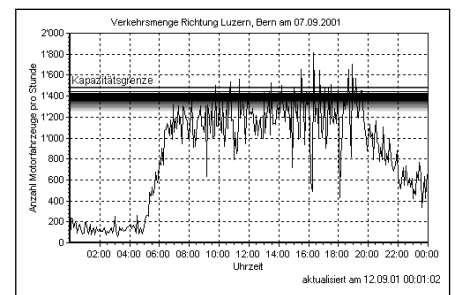
ist dabei der Sender, den wohl die meisten Autofahrenden eingestellt haben, da er sowohl auf der Nord- als auch auf der Südseite des Belchens empfangen werden kann – im Gegensatz zu den Lokalradios.

Und das Verkehrs-Management-System?

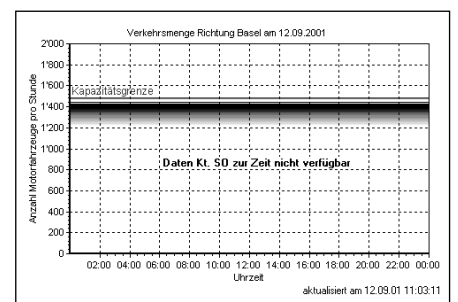
Seit der Schweizerhalle-Eintunnelung werden bzw. wurden speziell zwischen Augst und Basel Hunderte neuer Signale und Infotafeln montiert. Per 3. September durfte aufgrund von Verlautbarungen aus der BUD auch erwartet werden, dass dieses Verkehrsleit-System nun endlich in Betrieb genommen wird. Doch vorerst bleiben die Signal-Kaskaden grösstenteils «stumm» bzw. schwarz. Vereinzelt sind bis heute Informationen über «Probleme» mit der Software in die Öffentlichkeit getropft. Es wäre wünschenswert, wenn zu diesem Punkt seitens der Behörden ebenfalls etwas besser und offener informiert würde. *ebo.*



Internet-Kamera 1 km vor dem Tunnel Richtung Bern-Luzern



Aktuelle Verkehrsmengen-Entwicklung ab Internet. Bild: Erste Weekend-Spitze.



Hartnäckig «stumm» bleiben vorerst die Informationen von der Belchen-Südseite.

Aeschengraben Basel: 3 Millionen für öV und Velo – zulasten des motorisierten Privatverkehrs?

Mit über 3 Millionen Franken soll der Aeschengraben zwischen Bahnhof und Aeschenplatz «umgestaltet» werden: Radstreifen für Velos, längere BVB-Haltestellen im Aeschengraben, eine neue Bushaltestelle in der Nebenfahrbahn des Grabens. Dies verkündet der Ratschlag 9097 der Basler Regierung.

Diesem muss entnommen werden, dass Auslöser für die Korrektur der öffentliche Verkehr und der Velo/Mofaverkehr sind. Entsprechend müssten dann aber auch die Kosten den entsprechenden Verursachern zugeordnet werden. Besonders stossend ist, wenn dann auch noch sämtliche

teuren Leitungsverlegungen nicht dem ÖV belastet werden, da ja dieser die Fahrbahnverlegung und die Bushaltestelle verursacht.

Beides ist eine Folge von EuroVille: Führung der Linien 10/11 über den Bahnhof – und jetzt ungenügende Haltestellen am Aeschenplatz. Kein Platz für die Haltestelle der Buslinie 70 am Bahnhof – jetzt Ersatz im Aeschengraben. Warum gehen diese Massnahmen nicht zu Lasten des Kredites für EuroVille?

Neue, politisch nicht unbrisante Fragen, die innerhalb der Verkehrsliga sicherlich zu einigen Diskussionen und Behördenanfragen führen.

Aus der Agenda der Verkehrsliga-Geschäftsleitung:

Einsprachen und Aussprachen

Die Traktandenliste der Verkehrsliga-Geschäftsleitung und des Vorstandes ist weiterhin mit anspruchsvollen Geschäften bestückt. Neben den grossen verkehrspolitischen «Würfen» wie Verkehrsplan, Belchentunnel-Sanierung oder Parkraumbewirtschaftung stehen auch jede Menge «Kleinigkeiten» zur Diskussion, die einzeln betrachtet wenig weltbewegend sind, jedoch in ihren Konsequenzen (Präjudizien) den besonderen Einsatz der Verbände des privaten Motorfahrzeugverkehrs erfordern – mit Erfolg, wie ein Rückblick ins abgelaufene erste Semester 2001 zeigt.

Eine seltsame Publikation im Kantonsblatt im November 2000: Die **Reiterstrasse** – Verbindung vom Neuweilerplatz in den Morgartenring, mit Busverkehr – sollte zur **Tempo-30-Zone** erklärt werden. Dies, wie der Liga bekannt wurde, trotz klarer Ablehnung durch die Verkehrsfachstellen. Unterstützt durch ein Mitglied der Verkehrsliga erhob ein betroffener Benutzer dieser Strasse Einsprache gegen diese insbesondere verkehrs- und sicherheitstechnisch nicht begründbare Massnahme. Vor kurzem hat das PMD die Gründe für die Einsprache als richtig bestätigt. Trotzdem ist immer noch nicht klar, ob in der Reiterstrasse Tempo 30 eingeführt wird.

Nauenstrasse ohne Rückstau

Im Rahmen der Neu- und Umbauten im Bahnhofsbereich des Gundeliquartiers drängte sich an der Nauenstrasse auf Höhe des Postgebäudes die **Aufhebung des Linksabbiegeverbots** in Richtung Peter Merian-Brücke auf – hauptsächlich zur Verbesserung der Zufahrten zu den Baustellen und gleichzeitig zur Entlastung des Gundeli vom Bauverkehr.

Das dafür entwickelte Projekt einer neuen Linksabbiege-Spur auf der Nauenstrasse genügte jedoch nach Meinung der Verkehrsliga keineswegs den örtlichen Verkehrsgegebenheiten: Die neue Spur wurde viel zu kurz projektiert und hätte mit ihren **Rückstaus auf die Nauenstrasse** unweigerlich den dort ohnehin belasteten Verkehrsfluss zusätzlich beeinträchtigt.

Die Verkehrsliga – obwohl sie die Notwendigkeit einer das Gundeli entlastenden Zufahrt zu den Baustellen vehement unterstützt – hat gegen das Projekt Einsprache erhoben. Mit erstem Erfolg: Linksabbiegen soll dort jetzt ausschliesslich nur werktags und nur für Baufahrzeuge gestattet werden, wodurch die Gefahr eines

Rückstaus weitgehend eliminiert, aber trotzdem eine Entlastung des Gundeli erreicht wird.

Verstärkte Behörden-Kontakte

Die allseits guten Ergebnisse der regelmässigen Aussprachen mit der Baudirektion des Kantons Baselland hat die Verkehrsliga veranlasst, auch bei geeigneten Behörden im Stadtkanton vorstellig zu werden. So ist **Regierungsrat Jörg Schild** zu einem Meinungsaustausch über hängige Verkehrsfragen in BS eingeladen worden.

Ein umfangreiches Schreiben der Verkehrsliga erhielt dieser Tage auch **Andrea Attenhofer, Parkraum-Delegierte des Kantons Basel-Stadt**. Die Liga bittet darin um Beantwortung einiger heikler Fragen zur künftigen Parkraumbewirtschaftung in Basel-Stadt. Dabei geht es um Themen wie «kostendeckende Gebühren», um grossrätliche Vor-

stösse mit dem Ziel der Schaffung eines «Parkplatz-Ökobonus» und schliesslich um die deklarierte Absicht der Kantonsbehörden, bei der Schaffung von Quartierparkings für die neu erstellten Plätze im Verhältnis 1:1 bestehende Parkplätze auf der Allmend aufzuheben. Diese Absicht widerspricht im übrigen klar den Konsensvereinbarungen der «**Werkstadt Basel**». Die Parkraumdelegierte wird auch zu diesem Punkt um Aufklärung gebeten. Im übrigen regt die Verkehrsliga auch bei dieser Amtsstelle eine persönliche Aussprache an.

Quo vadis Verkehrsplan?

Post erhielt ausserdem **Regierungsrätin Barbara Schneider**. Sie wurde angefragt, wie es denn nun mit dem Verkehrsplan weitergehe, nachdem den Medien zu entnehmen war, dass dem Gewerbeverband BS nochmals Gelegenheit zu einer Vernehmlassung geboten werde. Klar, dass diese Möglichkeit auch von der Verkehrsliga und ihren Mitgliedsorganisationen wahrgenommen werden möchte.

Schliesslich steht auf der aktuellen Traktandenliste der Liga auch die Vernehmlassung zum «**Konzept räumliche Entwicklung Kanton Basellandschaft**», das Verkehrsmanagement während der **Belchentunnel-Sanierung** und die bevorstehende Abstimmung über die **Aufhebung des Verbots von Innerstadtparkings**. CG.

Einfache, klare Empfehlung der BL-Verkehrsbehörden zum Verhalten im Kreisel, entdeckt bei der MFP Quelle: BUD/Polizei BL

