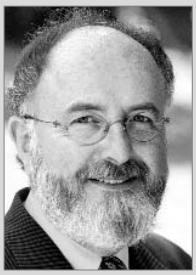
Verkehrsliga-letter

Juni 2003 | Herausgeberin: Verkehrsliga beider Basel, Postfach 854, 4127 Birsfelden / Redaktion: Edi Borer (ebo.) | Nr. 10

Engagement an allen Verkehrsfronten



1997, bei der Neustrukturierung der Verkehrsliga beider Basel, haben sich die Mitglieder und insbesondere die Geschäftsleitung intensiv überlegt, wie und vor allem in welchen verkehrspolitischen Themen sich die Liga denn besonders engagieren soll. Im damaligen Konzept wurden Themen genannt und entsprechende organisatorische Massnahmen eingeleitet.

Das ist quasi der «Schnee von gestern». Inzwischen werden wir beinahe monatlich mit immer neuen Problemen konfrontiert, die sehr oft ein sehr rasches Handeln erfordern. Da werden im Kantonsblatt verkehrspolizeiliche Anordnungen publiziert, die Einsprachen erfordern. Oder Ämter laden uns zu Stellungnahmen ein. Oder wir erhalten von betroffenen Verkehrsteilnehmern oder Anwohnern Informationen über Missstände, die Nachfragen und allenfalls Demarchen verlangen.

Hinzu kommen alle jene Themenkreise, die im grösseren Rahmen intensiv bearbeitet werden müssen und uns meist über Monate beschäftigen: der Verkehrsplan Basel beispielsweise, der Dorenbachkreisel oder aktuell das Parkingproblem im St. Jakob und die Raumplanung «Salina Raurica».

Klar ist, dass uns allen dabei die Arbeit (häufig genug aber auch das Adrenalin) nicht ausgeht – auch wenn einzelne Aufgaben, die wir uns ursprünglich einmal selbst auferlegt haben, inzwischen zugunsten ganz anderer Prioritäten etwas in den Hintergrund gerückt sind. Das ist gut so, denn schliesslich definiert sich die Verkehrsliga beider Basel in erster Linie nach Prioritäten und nach ihrer Wirkung bei ihren Zielgruppen. Und diese Wirkung – wir haben es immer wieder erlebt – ist erfreulich stark. Unser Engagement an allen verkehrspolitischen Fronten bringt Reaktionen, wenn auch nicht immer ganz nach unseren Vorstellungen und Zielen.

Bruno Mazzotti, Präsident Verkehrsliga

Eine echte Lösung des Verkehrsproblems im St. Jakob kann nur erreicht werden, wenn der Besucherverkehr direkt von der Autobahn auf ein Grossparking geleitet wird.

Konzept Parklandschaft St. Jakob kritisch hinterfragt:

Echte Mitarbeit – oder nur «demokratische» Alibi-Übung?

Die Verkehrsliga beider Basel hatte in den vergangenen rund fünf Jahren mehrfach Gelegenheit, sich insbesondere zu grösseren Verkehrsprojekten zu «vernehmlassen». So jüngst auch zum Konzept «Parklandschaft St. Jakob», das von der Verkehrsliga vom Grundsatz her deutlich kritisiert wurde: ganz einfach, weil dieses Konzept zu einem alten und sich zunehmend verschärfenden Verkehrsproblem keine wirkliche Lösung bringt. Nachdem nun die Zusammenfassung der Vernehmlassung vorliegt, muss man sich allerdings fragen, was solche Übungen tatsächlich wert sind, wenn dabei unter dem Strich grösserenteils doch nur das übrig bleibt, was bei den Projektverfassern offensichtlich ohnehin von Anfang quasi schon «beschlossene Sache» war.

«Wollen Sie das Verkehrsproblem im St. Jakob wirklich lösen?»: Diese provokative Frage stellte ACS-Direktor **Fritz Ochsenbein** Ende 2001 im Rahmen eines der regelmässigen Treffen mit der Baselbieter Baudirektion, als die Liga-Vertreter detaillierter über die Projektgruppe orientiert wurden, die das Verkehrs- und insbesondere Parkierproblem im St. Jakob lösen sollte. Die Frage wurde vom Projektleiter mit einem kraftvollen Ja beantwortet.

Rund eineinhalb Jahre später muss allerdings konstatiert werden, dass die Frage von Fritz Ochsenbein eigentlich mit einem «Jein» beantwortet werden muss, denn was die Projektgruppe vorgelegt hat, ist keine wirkliche Lösung des eigentlichen Problems, sondern der Versuch, ausgehend von der heutigen misslichen Situation den Verkehr und die Zuschauerströme in erster Linie mit administrativen und organiosatorischen Massnahmen besser zu verwalten, den öV und den Langsamverkehr zu forcieren, und den motorisierten Privatverkehr wie bisher in erster Linie grossflächig auf Satelliten-Parkierflächen (Wolf, Lachmatt, Birsfelder Hafen usw.) zu verteilen. **Einziger Lichtblick: Als vordringliche ursachenorientierte Massnahme soll das St. Jakob-Parkhaus mit rund 800 Parkplätzen erweitert werden. Immerhin – wie die Verkehrsliga nicht ohne Erleichterung feststellen darf.**

(Fortsetzung Seite 2)

(Fortsetzung von Seite 1)

Knackpunkt nicht berücksichtigt
Für die Verkehrsliga ist jedoch nach wie vor entscheidend: (wie sie in ihrer ausführlichen Vernehmlassung schon betont hat): Solange der Verkehr von den Autobahnzubringern A2 und H18 zuerst auf das regionale und lokale Strassennetz und auch zum erweiterten Parkhaus herunter geholt und durch die Wohngebiete zu den Parkierflächen geschleust wird, solange bleibt das Verkehrsproblem im St. Jakob ungelöst. Es mag vergleichsweise kurzfristig mit den beabsichtigten «Verwaltungs- und Sofortmassnahmen» etwas gemildert werden können. Längerfristig gesehen – insbesondere auch unter Berücksichtigung der zunehmenden Event-Nutzung der dortigen Anlagen (Stichwörter: EM 2008, Konzerte, Stadion-Erweiterung mit weiteren 10'000 Plätzen usw.) – braucht es eine grundlegende Lösung des eigentlichen Knackpunktes: **ein Grossparking, das den Verkehr direkt von den Zubringern aufnimmt – ohne die Lokalstrassen und damit auch die Wohnquartiere zu tangieren.**

Denkbar wären als Parking mit dieser Problemlösungs-Qualität die Überdeckung der A2, der H18, ein Parking z.B. bei der Ausfahrt City (heutiges MIBA-Areal) oder insbesondere auch auf weiteren Flächen im direkten Umfeld des St. Jakob, welche direkt von der Autobahn her erschlosssen werden könnten.

Nochmals über die Bücher!
Die zentrale Forderung der Verkehrsliga lautet denn auch nach wie vor: Nochmals über die Bücher – und zwar mit detaillierteren Projektsudien zu den Überdeckungen der A2 und H18 sowie weiteren noch zu eruierenden Flächen. Die A2- und H18-Überdeckung wurde bereits im Konzept beschrieben, wobei die A2-Variante seltsamerweise mit einigen wenigen, allerdings kaum nachvollziehbaren Argumenten quasi bereits aus «Abschied und Traktanden» genommen war – in erster Linie mit einem Kosten-Argument. Die A2-Variante würde 100 Mio. Franken «verschlingen». Die Verkehrsliga hat zu diesen Argumenten Fragen gestellt und um Klärung gebeten.

Nach wie vor viele offene Fragen
Im Nachgang zu einem umfangreichen, jedoch höchst unbefriedigenden Artikel in der «Basler Zeitung» wurden diese Fragen in einem Leserbrief des Liga-Präsidenten erneut gestellt:

Anzeige

Stellungnahme der Verkehrsliga beider Basel und ihrer neun Mitgliederorganisationen:

Das Verkehrsproblem im St. Jakob lösen – nicht nur «besser verwalten»!

Bruno Mazzotti, Präsident Verkehrsliga beider Basel | **Dr. Fritz Schuhmacher**, Präsident ACS Basel | **Hans Rudolf Bauer**, Präsident AS TAL beider Basel | **Werner Schmid**, Präsident Gewerbeverband Basel-Stadt | **Dr. Thomas Staehelin**, Präsident Handelskammer beider Basel | **Urs Welten**, Präsident Pro Innerstadt, Basel | **Genoveva Lahmadi-Sutter**, Präsidentin SVIT, Sektion beider Basel | **Bruno Muggli**, Präsident TCS, Sektion beider Basel | **Ruedi Wenger**, Präsident VCS, Sektion beider Basel | **Andreas Schneider**, Präsident Wirtschaftskammer Baselland

Die Verkehrsprobleme im Gebiet «St. Jakob» sind so alt, wie die St. Jakobs Halle und das inzwischen ersetzte St. Jakob-Stadion. Mit der Inbetriebnahme des neuen St. Jakob-Park und der Eisporthalle sowie mit den laufend zunehmenden Veranstaltungen in diesem Gebiet haben die damit zusammenhängenden, oft chaotischen Verhältnisse nun offenbar die Schmerzgrenze überschritten. Sowohl Basel Stadt als auch Baselland haben ihren Willen bekundet, eine gemeinsame Lösung des Problems zu finden. Vor über «lösen Jahr wurde eine Arbeitsgruppe ins Leben gerufen, die in erster Linie die Verkehrsprobleme studieren und nachhaltige Lösungen zu unbestrittenen Problempunkten erarbeiten sollte.

Wirtschaft und Privatverkehr «vergessen»
Zusammengesetzt war diese Arbeitsgruppe überwiegend aus Vertretern der Kantonsbehörden, sodann aus Planern, den Betreibern der Anlagen, den betroffenen Gemeinden, mit einzelnen Anwohnergruppierungen, Umweltverbänden usw. Dazu gehörten erstaunlicherweise aber nicht die Wirtschaftsverbände und die Verbände des motorisierten Privatverkehrs, obwohl diese in beiden Basel weit über 100'000 (!) Mitglieder vertreten. Diese Verbände, die in der Dachorganisation «Verkehrsliga beider Basel» zusammengefasst sind, durften erst – auf entsprechende Intervention hin – zumindest am Abschluss-Hearing teilnehmen. An diesem Anlass von Ende November 2002 wurden die Ergebnisse der Arbeitsgruppe präsentiert.

Die favorisierten Lösungsansätze der offiziellen Arbeitsgruppe müssen aus heutiger Sicht allerdings als sehr dürftig beurteilt werden, wie Anfang Januar eine gemeinsame Stellungnahme unter der Federführung der Verkehrsliga zuhanden der Arbeitsgruppe festgehalten hat *).

5500 Parkplätze für 50'000 Besucher?
Zur Ausgangslage: Schon bei einem Nationalliga Fussballspiel im St. Jakob Park strömen gegen 30'000 Besucher ins Stadion. Oft genug finden gleichzeitig in den anderen Anlagen ebenfalls Veranstaltungen mit mehreren tausend Besuchern statt. Bei Open-Air-Konzerten muss mit Maximal-Besucherzahlen bis gegen 50'000 Personen gerechnet werden, die zu einem grossen Teil von ausserhalb der Nordwestschweiz anreisen.

Diesen Besucherströmen stehen im St. Jakob selbst nur rund 2000 Parkplätze (PP) und – auf deutlich weiter entfernten provisorischen Flächen (Wettbahnhof usw.) – nochmals gegen 3500 PP zur Verfügung. Hinzu kommen – als Teil des öffentlichen Verkehrs – jeweils auch Autocars, die ihre Passagiere möglichst nahe beim Ort des Geschehens abliefern möchten und anschliessend eine vernünftige Parkierfläche benötigen.

Bis zu 50'000 Besucher des St. Jakob müssen sich also rund zehnmal weniger PP teilen! Das kann, wie jahrelange leidvolle Erfahrungen zeigen, ohne Verkehrschaos nicht funktionieren – schon gar nicht, wenn dieser motorisierte Individualverkehr (MotIV) jedes Mal von der Autobahn herunter geholt und dann – unter voller Belastung der Wohngebiete – via Regional-, Lokal- und Quartierstrassen auf die verschiedenen provisorischen PP «feinverteilt» wird.

Knackpunkt ausser acht gelassen
Man sollte meinen, dass die Arbeitsgruppe diesen grundlegenden Knackpunkt erkannt und genau dort mit ihrer Lösung angesetzt hat. Dies trifft jedoch keineswegs zu. Vielmehr heisst der Lösungsansatz der Gruppe: vorerst bleibt alles beim Alten. Das Verkehrsaufkommen im Umfeld des St. Jakob wird – wie bisher – auf die Regional , Lokal und Quartierstrassen geleitet. Man will dann jedoch mit vorwiegend «organisatorischen Massnahmen» und rund 2500 zusätzlichen Parkplätzen – grosserenteils wiederum auf teilweise weit entfernten Provisorien (Lachmatt Muttenz, Birsfelder Hafen, Rheinstrasse Pratteln usw.) – für Entlastung sorgen.

Eigentlich bleibt alles beim Alten
Ebenso soll Parkleit-Technik eingesetzt, das ÖV-Angebot ausgebaut sowie die Zugänglichkeit zum St. Jakob für Fussgänger und Velofahrer optimiert werden. Schliesslich sollen Werbeaktivitäten zur vermehrten Benutzung des ÖV motivieren. Sollten diese Massnahmen dereinst nicht ausreichen, so will man zusätzliche Parkingplätzen im Umfeld allenfalls ins Auge fassen. Der Abschlussbericht der Arbeitsgruppe lässt allerdings recht deutlich durchblicken, dass diese Massnahme nur eine «Ultima Ratio» wäre.

Mit anderen Worten: Das Grundproblem im St. Jakob – der auswärtige Besucherverkehr, der weder zu Fuss, noch mit dem Velo, noch mit dem ÖV ins St. Jakob kommen will oder kann – wird also nicht gelöst, sondern soll in erster Linie «besser verwaltet» werden. Dies allerdings zulasten der Wohngebiete. Für die Verkehrsliga und die ihr angeschlossenen Verbände ist klar, dass mit diesem Lösungsansatz am Verkehrs-Chaos auch längerfristig kaum spürbar etwas ändern wird. Die Leidtragenden sind die Anwohner, aber auch der jeweils im Chaos untergehende ÖV und MotIV.

Nochmals über die Bücher gehen!
In ihrer Stellungnahme hat die Verkehrsliga beider Basel die Arbeitsgruppe aufgefordert, nochmals über die Bücher zu gehen. Eine echte Lösung des Verkehrsproblems ist nach Überzeugung der Verkehrsliga nur dann möglich, wenn die ins St. Jakob fliessende MotIV nicht mehr – wie bisher – von der Autobahn auf das Regional-, Lokal- und Quartierstrassen-Netz heruntergeholt wird.

Vielmehr muss er – mit direkter Zufahrt ab den Autobahnen A2 und H18 – auf eine neue Gross-Parkingfläche geleitet werden, die auf oder unter den Autobahn- und Eisenbahn-Anlagen im engeren Umfeld des St. Jakob gebaut wird. Dies, ohne dabei wertvolle neue Flächen in Anspruch zu nehmen, die anderweitig sinnvoller genutzt werden könnten. Und ebenso mit dem klaren Zusatzauftrag, dass dieses Grossparking als P+R-Anlagen – u. a. für Messen in Basel – genutzt wird. Nur so kann verhindert werden, dass der MotIV weiterhin die Wohngebiete im Umfeld St. Jakob (und in Basel) überschwemmt.

Viel Platz im Gebiet St. Jakob
Der Schlussbericht der Arbeitsgruppe nennt solche Flächen: Beispielsweise die Überdeckung der Autobahn A2 vor dem St. Jakob auf Höhe des Hardwaldes, die Überdeckung der H18 im Gebiet Schützi oder aber die Nutzung des heutigen MIBA-Areals direkt an der Ausfahrt «City» der A2. Die Verkehrsliga fordert in ihrer Stellungnahme die Planer jedoch ebenso auf, weitere denkbare Flächen in diesem Gebiet, die heute zu einem grossen Teil von Eisenbahnanlagen bereits «besetzt» sind, ebenfalls als mögliche Überdeckungs- oder allenfalls Untertunnelungs-Standorte für PP zu prüfen – vor allem im Perimeter Grosspeter Wolf Geliertdreieck. Zu diesen möglichen Standorten sind Vorprojekte auszuarbeiten, die sowohl punkto Kosten als auch hinsichtlich «effektive Problemlösungs-Qualität vergleichbare Daten liefern.

Wie gesagt: Das Ziel muss dabei sein, den MotIV zum St. Jakob (aber auch zu den Messen in Basel) nicht mehr aufs regionale und lokale Strassennetz zu lenken. Dabei steht ergänzenden Massnahmen im Bereich Langsamverkehr und ÖV, aber auch einer neuen S-Bahn-Haltestelle, nichts im Weg.

Schluss mit Schwarzpeter-Spiel!
Das Verkehrsproblem im St. Jakob muss endlich effizient und nachhaltig gelöst werden. Mit einer nur «besseren Verwaltung», wie dies die Arbeitsgruppe anstrebt, wird der «Schwarze Peter» weiterhin den betroffenen Anwohnern und Besuchern zugespielt.

*) Die 23 Seiten umfassende Stellungnahme der Verkehrsliga beider Basel zum «Aktionsplan Parkleitsystem St. Jakob» kann von folgenden Internet-Homepages heruntergeladen werden:

www.acs.ch
http://www.tcs.ch
www.tcs-charme.ch
www.anspruch-mensch.ch
www.wirtschaftskammer.org
www.vcs-ebbes.ch

Die Stellungnahme kann auch bei der Verkehrsliga beider Basel, Postfach 354, 4127 Birsfelden, bestellt werden.

Die Stellungnahme der Verkehrsliga wurde in der «Basler Zeitung» im Rahmen eines vielbeachteten redaktionellen Inserates abgedruckt, das von den 10 Präsidenten (bzw. der SVIT-Präsidentin) der Mitgliedsorganisationen unterzeichnet war.

(...) «Wenn offenbar die S-Bahn-Haltestelle St. Jakob bereits beschlossen ist – wie wird denn diese Haltestelle finanziert, die gemäss Behördenkonzept 100 bis 150 (!) Millionen Franken kostet? Wie lassen sich 100 Millionen Franken Kosten für die Überdeckung der A2 sachlich begründen, wenn die Überdeckung der H18 angeblich lediglich 20 bis 25 Millionen Franken kostet? Wieso wird von den Behörden eisern ignoriert, dass ein neues Grossparking noch weitaus mehr Nutzungsmöglichkeiten zuliesse als nur das St. Jakobs-Parking – beispielsweise als P+R-Anlage für Messen in Basel, was auch die Finanzierung in ein ganz anderes Licht rücken würde? Und was soll der süffisante Hinweis (im Artikel), *die Benutzer einer A2-Überdeckung könnten kaum sinnvoll ‹im Abendkleid› zum St. Jakob transportiert werden? Ist dies denn einfacher und sinnvoller vom Wolf-Bahnhof, von der Muttenzer Lachmatt, vom Birsfelder Hafen?* (...) *Eine sachliche und fundierte Beantwortung* (dieser und weiterer Fragen) *von Seiten der verantwortlichen Behörden ist nach wie vor offen. Und darauf haben zumindest die Trägerorganisationen der Verkehrsliga beider Basel mit ihren über 100'000 Mitgliedern sicherlich ein Anrecht.»*

Nicht klüger als zuvor
Inzwischen liegt der Vernehmlassungsbericht der Projektleitung vor. Und wie eigentlich befürchtet, werden die Feststellungen, Argumente und Fragen der Verkehrsliga-Stellungnahme zu einem guten Teil in Abrede gestellt oder einfach ignoriert. Hingegen bewertet man jene Aspekte der Liga als «unterstützt» bzw. «teilweise unterstützt», die sich mit den Absichten der Projektgruppe decken. Womit wohl – zusammen mit den Stellungnahmen anderer Vernehmlasser und mit einigen Marginal-Retouchen – zu guter Letzt wohl recht genau das Konzept der Projektgruppe quasi «demokratisch» abgesegnet erscheint. Diese Art der Behandlung von Vernehmlassungen kennt die Verkehrsliga von der «Werkstadt Basel», vom «Projekt Bahnhof St. Johann» (siehe Seite 4), vom «Verkehrsplan» usw.

Die Verkehrsliga erhebt nicht den Anspruch, im St. Jakob den vollen Durchblick zu besitzen. Klar ist ihr auch, dass zwischen einer wünschbaren und einer machbaren Lösung Abstriche gemacht werden müssen.

Unschön am Konzept St. Jakob ist hingegen, dass zu viele grundlegende Fragen konsequent nicht beantwortet bzw. Behauptungen in der Raum gestellt werden, deren Logik und Plausibilität selbst Bau-Laien sofort anzweifeln müssen. Damit geraten solche Vernehmlassungen aber rasch in den Ruch einer demokratischen «Alibiübung». Und das ist bedauerlich.

ebo. ●

Konzept Parklandschaft St. Jakob:

Chance einer umfassenden Partnerlösung nicht verpassen!

Die «Schlacht zu St. Jakob» kennt in der Region jedes Kind. Die «Verkehrsschlacht zu St. Jakob» kennen vor allem die Anwohner in diesem Gebiet. So gilt es denn auch das «Eventzentrum» St. Jakob von den damit verbundenen grossen Verkehrsproblemen zu befreien. Dass dies eine Herausforderung ist, hat das Konzept «Parklandschaft St. Jakob» gezeigt, zu dem die Verkehrsliga sehr ausführlich und nicht minder kritisch Stellung genommen hat. Ein anderer wichtiger Aspekt kommt hinzu: Die Lösung dieses Verkehrsproblems, die sich nicht nur aus den St. Jakobs-Park und die gleichnamige Halle konzentriert, wäre eine anspruchsvolle, aber umso ergiebigere partnerschaftliche Aufgabe, von der beide Basler Kantone enorm profitieren könnten.

Staatsrechtlich gesehen ist das Gebiet St. Jakob ein heikles Terrain. Die Kantonsgrenze führt zwischen Stadion und St. Jakobs-Halle hindurch. Damit sind nicht nur zwei – zumindest in der Bau- und Verkehrspolitik – recht unterschiedliche kantonale Hoheiten involviert. Hinzu kommen noch mindestens drei Gemeinde-Hoheiten von Münchenstein, Muttenz und Birsfelden, die zu den Bauten und deren Betrieb sehr klare qualitative und quantitative Ansprüche stellen.

Damit ist klar, dass es für eine Lösung des allseits unbestrittenen Verkehrsproblems im Event-Zentrum St. Jakob das Zusammenraufen von zwei Kantonen braucht, bei dem auch noch mindestens drei Baselbieter Gemeinden ein gewichtiges Wort mitzureden haben (abgesehen von den Anwohnerorganisationen, den Betreibern, den Verkehrs- und Umweltverbänden usw. die mehr oder weniger stark vom Verkehr tangiert sind.)

Verkehrsprobleme im St. Jakob ...

Andererseits: Gelänge es trotz dieser schwierigen politischen Rahmenbedingungen gemeinsam eine Lösung zu finden, deren Perimeter sich etwas mehr als nur auf das Stadion, die St. Jakobshalle, das Schwimmbad und die Eissporthalle konzentriert würde (wie es offensichtlich der «Auftrag» war), dann wäre dies ein Beispiel von Partnerschaft, die in der Schweiz wohl ihresgleichen suchen müsste.

Das St. Jakob hat sich erst seit den letzten rund 10 bis 20 Jahren – allerdings in immer schnellerer Kadenz – zu einem Eventzentrum von nationaler, ja auch internationaler Bedeutung gemausert, das regelmässig einen immensen Publikums-Zustrom erfährt. Das Stadion fasst derzeit etwas über 30'000 Zuschauer. Erst kürzlich wurde

170 Jahre nach der Trennung von BS und BL sollten gerade im Verkehr Partnerschaftslösungen möglich sein.

ein Projekt vorgestellt, mit welchem die Besucherkapazität auf über 40'000 Zuschauer aufgestockt werden soll. Der St. Jakobs-Park soll zum «National-Stadion» werden. Damit wird das «Joggeli» auch wieder attraktiv für Grosskonzerte mit bis zu 50'000 Zuschauern. Die Verkehrsprobleme sind also auf lange Zeit zementiert, wenn nicht eine wirklich umfassende Verkehrsleit- und Parkinglösung realisiert wird.

... aber auch in der Stadt Basel

Doch – Hand aufs Herz – ist denn das Joggeli der einzige Parking-Knackpunkt in der Nordwestschweiz? Gäbe es nicht noch weitere, ebenso gravierende Parking-Probleme zu Grossanlässen zu lösen? Seit ich zurück denken kann, hat vor allem die Stadt Basel ein ebenso markantes Problem, nämlich bei grösseren Messen.

War es früher die legendäre Schweizer Leistungsschau «Muba», so sind es heute Messe-Anlässe wie «Orbit», «BaselWorld»,«Art» welche eine grosse Zahl von Motorfahrzeugen nach Basel locken. Und diese Autos werden seit Jahrzehnten – wie heute im St. Jakob – in die Stadt hinein gezwängt, auf alle nur denkbaren Quartierstrassen verteilt und die Besucher mit Shuttle-Bussen zu den Messen und zurück transportiert. Das an diesem System bisher kaum etwas geändert worden ist, wurde häufig durch die fehlenden Flächen begründet und mit der ewigen Leier, man wolle den Privatverkehr nicht anziehen. Sehr zur «Freude» der Anwohner im Kleinbasel blieb aber auch dort seit Jahren alles beim Alten.

Mindestens zwei Fliegen auf einen Schlag

Was aber hat das mit besagter Partnerschaft zu tun? Ganz einfach: Wir haben im St. Jakob ein grosses Verkehrsproblem zu lösen. Müsste/könnte damit aber nicht auch gleich das Jahrzehnte alte Messeparking-Problem in Basel synergetisch angegangen werden?

Was spricht eigentlich dagegen, dass im St. Jakob ein von der Autobahn her ideal erschlossenes Grossparking gebaut wird, das nicht nur für Events im Joggeli, sondern auch für Messen genutzt wird? Was spricht dagegen, dass die Messebesucher dann ebenso mit Shuttle -Bussen zu den Messen und zurück transportiert werden? Was spricht dagegen, dass damit gerade das Kleinbasel vom zusätzlichen Messeverkehr weitgehend verschont würde? Und was spricht dagegen, dass damit die Finanzierung eines solchen Grossparkings deutlich breiter und damit realistischer abgefedert werden könnte?

BL und BS vom «Eventverkehr» gleich betroffen

Sicher, der Kanton Baselland könnte argumentieren: Was kümmert uns das Messe-Verkehrsproblem in Basel. Andererseits: Die Messe-Staukolonnen jeweils am Morgen und am Abend belasten ja auch den Landkanton ...

Aus meiner – zugegeben – Städter-Sicht wäre gerade eine solche ganzheitliche Betrachtung des vordergründigen St. Jakob-Problems eine Partnerschafts-Thematik erster Güte. Denn bei einer solchen Lösung gäbe es unter dem Strich nur Gewinner: Profitieren würden die beiden Basel, die drei Gemeinden und vor allem die Bevölkerung sowohl im Umfeld des St. Jakob als auch im Kleinbasel.

Offensichtlich war es aber nicht Auftrag der Projektgruppe «Parklandschaft St. Jakob», solche weitergefasste Synergie-Möglichkeiten zu untersuchen. Meines Erachtens Grund genug, erst recht nochmals über die Bücher zu gehen – so, wie dies die Verkehrsliga beider Basel in ihrer Stellungnahme zum Konzept verlangt hatte. ●

Bruno Mazzotti

Für Velofahrer unzumutbar?

Das Veloparking am Bahnhof SBB mit seinen 1'300 unterirdischen Abstellplätzen platzt aus allen Nähten, vermeldete die BaZ Mitte April und wetterte dabei auch gleich noch, dass man nicht auf die IG Velo gehört habe, die von Anfang an mehr Plätze gefordert habe. Jetzt ist vor allem das Baudepartement, aber auch die Polizei, auf der Suche nach neuen Abstellmöglichkeiten – die laut IG Velo als «Kurzparkings» genutzt werden sollten – wiederum oberirdisch, wie früher schon gehabt.

Aus besagtem BaZ-Artikel einige «Passagen» von Autorin Claudia Kocher:

«Peter Zimmermann von der Bezirkswache Ost meint: ‹Die Idee der IG Velo, oberirdisch Kurzzeitparkplätze einzurichten, ist eine Illusion.› Die Polizei könne nicht kontrollieren, wer kurz oder lang parkiere. Dass das Baudepartement nun nach einem oberirdischen Platz suche, erklärt Zimmermann damit, dass es vom ‹Gschtürm› mit der IG Velo einfach genug habe.

So oder so: Die Fronten zwischen dem Ordnungshüter und der IG Velo sind verhärtet. Mittendrin versucht das Baudepartement nun, es allen einigermassen recht zu machen. (...) Es sei zwar noch nichts beschlossen, aber er meine, man müsse als Ergänzung zum Veloparking etwas Neues anbieten. (...)

Weiter gäbe es vor dem De-Wette-Schulhaus und an der Nauenstrasse 100 zusätzliche Plätze, ergänzt Zimmermann. ***‹Zu weit weg vom Bahnhof, zu unsicher›,*** *so die IG Velo. Zimmermann hat einen weiteren Vorschlag: ‹Gegenseitige Rücksicht und die eigenen Bedürfnisse nicht immer in den Vordergrund stellen.› Er sei nun mal Polizist und keiner Lobby verpflichtet. (...)*

Zu diesem «Speichenkrieg» zwischen IG Velo und Behörden zwei Bemerkungen der Verkehrsliga: Wenn schon die Distanz vom De-Wette-Schulhaus zum Bahnhof quasi unzumutbar ist, um wieviel zumutbarer sind denn eigentlich manche Distanzen zwischen den Auto-Parkhäusern am Rande der Stadt bzw. Innerstadt und der Basler City? Ausserdem: Ein Jahr nach der Eröffnung des Veloparkings wird vom BD – absolut bedürfnisorientiert – nach neuen Abstellplätzen geforscht. Heisst das etwa, dass die im Verkehrsplan als Dogma zementierte «Angebotsorientierung» bereits schon wieder aufgeweicht ist – oder einfach nur für die ungeliebten Autos gilt? *CG.* ●

Grossrat Mazzotti kämpft gegen planerische Kurzsichtigkeit:

«Verkehrsdrehscheibe Kannenfeld» statt «Retortenbaby» St-Johann

Wer sich jemals an die S-Bahn-Station St. Johann verirrt, wundert sich, weshalb dort kaum Passagiere ein- und aussteigen. Ein Blick ins nähere Umfeld zeigt dann allerdings rasch auf, dass die Station einfach am völlig falschen Ort steht. Bis zur nächsten BVB-Umsteigeverbindung ist ein längerer Fussmarsch nötig.

Doch diese Fehlplanung wird nicht etwa korrigiert. Vielmehr soll jetzt mit einem immensen Kostenaufwand einfach das Tram näher zum St. Johann-Bahnhof geschoben werden – Fussmarsch und schlechte Verknüpfung bleiben. Kann einfach nicht sein, was nicht sein darf? Unverständlich!

Aus dem entsprechenden Ratschlag 9038 geht hervor, dass die Planer rund um den Bahnhof St. Johann ein grosses Potenzial entdeckt haben wollen. Als «logischer» Schritt daraus will man die Entenweidstrasse zum modernen «Boulevard» ausgestalten. Die seit Jahrzehnten in der Gasstrasse liegende Tramlinie soll hingegen entfernt und via Voltastrasse zum geplanten «Bahnhofplatz zu St. Johann» umgeleitet werden.

Drehscheibe Kannenfeldplatz

Dabei befindet sich nur wenige 100 Meter neben dem «Retortenbaby St. Johann»schon heute eine wichtige Verkehrsdrehscheibe: **der Kannenfeldplatz. Dort kreuzen sich schon seit langem Tram- und Buslinien Richtung Stadt, Basel West sowie Industrie, aber auch zum EuroAirport – mit sehr kurzen Umsteigewegen an der Oberfläche. Und im Untergrund liegt das Trassee der SNCF bzw. der Regio-S-Bahn.** Eine Verschiebung der S-Bahn-Haltestelle vom St. Johann-Bahnhof an den Kannenfeldplatz neben der Entwenweidstrasse (beim Tunnelausgang) mit vertikaler Verbindung (Lift, Rolltreppe) ergäbe eine optimale Verknüpfung von S-Bahn, Tram und Bus.

Das Tram-Trassee in der sehr zentral gelegenen Gasstrasse könnte belassen werden. An der Entenweidstrasse böte sich z.B. auch die Möglichkeit eines einfachen und kostengünstigen Quartierparkings mit gleichzeitiger P+R-Funktion. Eine S-Bahn-Haltestelle «Kannenfeld» wäre also viel einfacher erreichbar und zentraler gelegen als der abseits gelegene Bahnhof St. Johann.

Die Verkehrsliga beider Basel hat die Machbarkeit dieses Vorschlages vorgängig prüfen lassen mit dem Resultat: Für die Realisierung einer «Verkehrsdrehscheibe Kannenfeld» steht genügend Platz zur Verfügung. Ausserdem sind dort die Umsteigewege wesentlich kürzer als an den meisten anderen städtischen Orten mit ähnlicher Drehscheiben-Funktion.

Durch das Belassen des heutigen Tram-Trassees zwischen Volta- und Kannenfeldplatz könnten jene unnötigen und grossen Investitionskosten dort eingespart und ein Teil davon für diese «Kannenfeld-Drehscheibe» eingesetzt werden. Die immer wieder propagierte Idee der Quartierparkings liesse sich ebenfalls ohne luxuriösen Aufwand realisieren und brächte den angrenzenden Wohngebieten eine willkommene und erwünschte Entlastung.

Allerletzte Chance

Die Idee der «Verkehrsdrehscheibe Kannenfeldplatz» ist nicht neu. Sie wurde schon vor einigen Jahren von Exponenten der betroffenen Quartiere in die Diskussion geworfen. Der vorliegende Vorschlag soll nun der Öffentlichkeit eine echte und insbesondere kundenfreundlichere Alternative gegenüber der teuren Weiterentwicklung einer öffentlichen Fehlplanung aufzeigen. Man kann nicht ständig vom Ausbau der Regio-S-Bahn, von Verknüpfungen der Verkehrsträger und vom Umdenken im Pendlerverkehr sprechen, wenn man nicht bereit ist, die von scheinbaren Sachzwängen festgefahrenen Geleise zu verlassen.

Leider hat der Grosse Rat in seiner Sitzung von Mitte Januar 2003 auf Grund eines Kommissionsdberichtes dem Grundsatz des erwähnten Vorschlages zur Tramverlegung zugestimmt, womit die Chance einer Verkehrsdrehscheibe Kannenfeld ungenutzt bleiben würde. In einem Anzug habe ich deshalb nochmals versucht, den Sinn dieser Planung zu hinterfragen. Man darf gespannt darauf sein, wie auch angesichts der erwünschten Sparmassnahmen seitens der Regierung auf den Vorschlag reagiert wird. Diese Reaktion ist im Zusammenhang mit dem Verkehrskonzept von Basel Nord nach Erstellung der Nordtangente zu erwarten. Vielleicht nimmt man die Anliegen der engagierten Anwohner in dieser Frage ernst und gibt dem ÖV eine echte Chance! *Bruno Mazzotti* ●