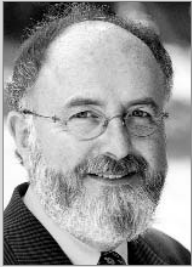


Alles im Griff?



Im Januar wird der Grosse Rat über ein Steuergesetz zur wirkungsorientierten Verwaltungsführung (NPM) entscheiden. Eines der Ziele dürfte die Transparenz staatlicher Tätigkeit sein. Aus 100 Dienststellen sind 140 Produktgruppen entstanden. Mit dem Verkehr werden sich nach wie vor BD, PMD und WSD mit mindestens sechs Produktgruppen befassen.

Wie in allen Bereichen sind auch beim Verkehr Wirkungs- und Leistungsziele formuliert worden. Eigentlich müsste man davon ausgehen dürfen, dass sich im Zuge der «Renovation» diese Ziele als Gesamtes ergänzen. Doch leider weit gefehlt. Während man einerseits die Gewährleistung der Mobilität für Einwohnerschaft, Beschäftigte und Besucherschaft verspricht, wird andererseits z.B. der «Bedarf an Parkraum reduziert». Eigentlich kann die Verkehrsliga diese offensichtliche Transparenz nur begrüssen. Andererseits besteht die grosse Gefahr, dass man sich seitens der Verwaltung zu jeder Zeit auf die selbst formulierten Leistungsziele abstützen kann.

Es geht mir nicht um die vorgezogene Wertung einer wirkungsorientierten Verwaltung nach NPM sondern vielmehr darum, anstelle «ausgetretener Pfade» der BS-Verkehrspolitik eine neue gesamtheitliche Denkweise zu implizieren. Dies bedingt aber einerseits eine echte «Neustrukturierung» der Aufgabenteilung sowohl im Parlament als auch in der Verwaltung und andererseits eine politisch abgestützte Formulierung der anzustrebenden Ziele. Wenn die hauptsächliche Wirkung des «Neuen Weges» über das NPM tatsächlich eine möglichst grosse Akzeptanz bei der «Kundschaft» sein soll, muss der Grosse Rat die Weichen rechtzeitig stellen. Nur so wird man die vielfältigen Zukunftsaufgaben in den Griff bekommen.

Bruno Mazzotti, Präsident Verkehrsliga

Verkehrsliga lehnt «Verkehrsregime Innerstadt» deutlich ab:

Neue Verkehrsprobleme – ohne Lösung der alten

Die Verkehrsliga beider Basel hat zu dem am 3. September 2003 von der Verkehrsabteilung Basel-Stadt vorgestellte Konzept «Verkehrsregime Innerstadt» ausführlich Stellung bezogen. Das Fazit der Verkehrsliga: Das Konzept schafft in der verkehrstechnisch ohnehin völlig überlasteten Innerstadt jede Menge neuer gravierender Probleme, ohne die alten bestehenden auch nur in Ansätzen zu lösen. Die wichtigsten Inhalte der Verkehrsliga-Vernehmlassung in einer Zusammenfassung:



Das «Neue Verkehrsregime Innerstadt» bringt keine Problemlösungen – im Gegenteil.

Die Verkehrsliga beider Basel (VL) begrüsst die Bemühungen der Verkehrsabteilung, die seit Jahren vor allem punkto Verkehrsregime in der Innerstadt unhaltbaren Zustände für den motorisierten Individualverkehr (MotIV) «in den Griff» zu bekommen und dabei dem weitgehend unbestrittenes Postulat nach einer verkehrsfreien Innerstadt nachzukommen. Dies für eine Innerstadt, die einerseits den Bedürfnissen der Fussgängern gerecht wird, auf der anderen Seite aber auch die vielfältigen Logistik-Bedürfnisse des Detailhandels, der Kulturinstitutionen, des Gastgewerbes, der Unterhaltungsanbieter und nicht zuletzt der Konsumenten in der Innerstadt abdecken vermag.

Das vorgelegte Konzept «Verkehrsregime Innerstadt» vermag jedoch aus Sicht der VL diese Ziele nicht zu erfüllen

- im Gegenteil. Zu bereits früher verfügbaren grösserenteils untauglichen Massnahmen kommt mit dem neuen Konzept eine Vielzahl weiterer ausschliesslich für den MotIV einschränkender Massnahmen hinzu, die nicht nur für auswärtige Besucher der Stadt, sondern auch für die «Einheimischen» die Komplexität, Kompliziertheit und Unübersichtlichkeit weiter verstärkt.

Notwendige Infrastruktur konsequent verhindert

Dieser verschärfte Missstand ist die Folge einer in Basel seit Jahren falschen Verkehrspolitik, die auf der einen Seite den MotIV mit allen nur erdenklichen Mitteln zu behindern und zu verhindern sucht, auf der anderen Seite jedoch ebenso konsequent darauf ver-

(Fortsetzung Seite 2)

(Fortsetzung von Seite 1)

zichtet, die dringend notwendige Entlastungs-Infrastruktur für den verhinderten bzw. behinderten MotIV zu schaffen: **in erster Linie ausreichenden und rasch erreichbaren Parkierraum am Rande der Innerstadt!**

«Zauberlehrling»-Mentalität

Die Stadt Basel erhebt für sich den Anspruch das Wirtschafts-, Messe-, Kongress-, Einkaufs-, Kultur-, Sport und Event-Zentrum in der Nordwestschweiz bzw. im Dreiländereck zu sein. Man will damit auf der einen Seite möglichst viele Gäste anziehen – auf der anderen Seite ist man jedoch «auf Teufel komm' raus» nicht bereit, damit auch zu akzeptieren, dass so unweigerlich auch zusätzlicher MotIV in die Stadt gezogen wird.

Diese Haltung erinnert fatal an die Ballade des Zauberlehrlings – allerdings fehlt noch immer der Zauberer, der den «Besen» endlich stoppen kann. Aufgrund des vorliegenden «Neuen Verkehrsregimes Innerstadt» wird – im Gegenteil – der «Besen» zu noch mehr Wassertragen getrieben. **Basel wird so die Geister sicher nicht los, die es tagtäglich von neuem in seine (Inner)Stadt ruft.**

Unerledigten Hausaufgaben

Das Konzept «Neues Verkehrsregime Innerstadt» will einschneidende Neuerungen zur Verkehrsführung verordnen, obwohl die DSP-Initiative zur Abschaffung des generellen Parkingverbots in der Innerstadt noch immer als «unerledigte Hausaufgabe» in der politischen Schublade liegt. Die Verkehrsliga fordert deshalb die verantwortlichen Behörden auf, **erst die Volksabstimmung zur DSP-Initiative durchzuführen, bevor am Verkehrsregime Innerstadt weiter «korrigiert» wird!**

Konzeptlose «Dauerbaustelle»

Bei einem Versuch, die im Konzept aufgeführten Massnahmen in einem grösseren Ganzen zu bewerten und dabei ein mittel- bis langfristig übergeordnetes Verkehrskonzept auszumachen, kommt der Leser unweigerlich zum Schluss, dass mit dem neuen Verkehrsregime Innerstadt geradezu eine hilflos wirkende reine «Pflästerli-Politik» betrieben wird.

Mit dem im Konzept genannten «Baukasten»-System erhöht sich die Gefahr, dass auch in Zukunft nur örtliche Einzel-Problemlösungen gesucht und verordnet werden, die in anderen «Bauteilen» dann aber neue Verkehrs-

*Verkehrsregime Innerstadt:***Zusammenfassung der Verkehrsliga-Stellungnahme**

Für die Verkehrsliga beider Basel ist das von den Behörden Basel-Stadt vorgelegte Konzept alles in allem:

- **Voreilig**, da entscheidende Grundsatzfragen noch nicht beantwortet sind (DSP-Initiative). Bevor das Konzept verfeinert bzw. gar verabschiedet wird, ist das Ergebnis der Abstimmung zur DSP-Initiative abzuwarten.
 - **Unvollständig**, weil noch zu viele offene Fragen bestehen. Damit ist eine abschliessende Vernehmlassung nicht möglich. Die im Konzept bestehenden Fragen (und Widersprüche) müssen erst bereinigt bzw. beantwortet werden, bevor am Konzept weitergearbeitet wird.
 - **Zu kompliziert** und bringt nur neue grosse Verkehrsprobleme, die erst noch verstärkt in die Wohnquartiere am Rande der Innerstadt verdrängt werden. Das Konzept ist erheblich zu vereinfachen.
- Inkonsequent**, weil für das «öffentliche Verkehrsmittel» namens Autocars praktisch jede sinnvolle und notwendige Parkiermöglichkeit verhindert und die wenigen Plätze sogar noch konsequent abgebaut werden. Diese «Politik» muss endlich einer institutionalisierten Car-Förderung Platz machen.
- **Zum Scheitern verurteilt**, weil:
 - widersprüchliche Zielsetzungen involvierter Departemente eine kohärente Verkehrsführung letztlich blockieren.
 - die erforderliche Infrastruktur für den MotIV fehlt – insbesondere PP.
 - die Verkehrspolitik Basels ausschliesslich auf Be- und Verhinderung des MotIV konzentriert ist, was pragmatische und damit problemlösungsorientierte Massnahmen in der Regel verunmöglicht.

probleme verursachen. Das «Neue Verkehrsregime Innerstadt» wird so zur Dauerbaustelle, die den MotIV nur mit ständigen Feuerwehrübungen und konstantem «Löcher stopfen» mehr schlecht als recht vor dem totalen Kollaps bewahren kann.

Erneuter Parking-Abbau

Die Verkehrsliga konstatiert mit Verärgerung, dass mit dem Konzept insgesamt **205 (Nacht-)Parkplätze** ersatzlos abgebaut werden. Ebenso unverständlich und inakzeptabel sind die **11 wegfallenden Car-Parkplätze**.

Dazu eine grundsätzliche Stellungnahme: Die Verkehrsliga muss gerade in jüngerer Zeit immer wieder feststellen, dass die Gegner und Kritiker des MotIV (insbesondere auch innerhalb der Behörden) ihre – angeblich mit dem Konsens aus der «Werkstadt Basel» begründbare – Strategie bzw. Devise **«Für jeden Parkplatz in einem (neuen) Parking muss ein Parkplatz auf der Allmend aufgehoben werden»** (z.B. Claramatten-Parking) sehr rigoros vollziehen.

Einmal abgesehen davon, dass in der entsprechenden Fachgruppe der «Werkstadt» nie ein solcher Beschluss gefasst worden ist, stellt die VL fest: **Umgekehrt ist für die seit Jahren**

schleichend abgebauten Tausenden von Parkplätzen nie ein entsprechender Realersatz in neuen Parkhäusern geschaffen worden!

Die VL ist strikte gegen eine sture 1:1-Umlagerung und stellt in aller Deutlichkeit fest: **Bevor das Prinzip der 1:1-Umlagerung weitergezogen wird, müsste ohnehin zunächst für die Tausenden schleichend abgebauten Parkplätze und schliesslich auch für die über 200 zusätzlich mit dem Konzept gestrichenen Innerstadt-PP zuerst der entsprechende Realersatz in neuen Parkings geschaffen werden – dies im Sinne der «Rechtsgleichheit».**

Cars als öV fördern!

Die Verkehrsliga fordert die Behörden ausserdem auf, in der Innerstadt (aber auch an anderen wichtigen Punkten in der Stadt – u.a. Bahnhof SBB und Aeschenplatz) endlich eine angemessene Zahl von Car-Parkings mit der notwendigen Infrastruktur zu schaffen. Cars müssen als «öffentliches Verkehrsmittel» gewertet und entsprechend gefördert werden. ●

Der komplette Vernehmlassungstext ist erhältlich bei: Verkehrsliga beider Basel, Postfach 854, 4127 Birsfelden.

●

Problem dümpelt ohne Lösungsansatz durch die Amtsstuben:

Parking St. Jakob: Endlich Nägel mit Köpfen machen!

Nach einem Jahr partnerschaftlicher Kommissionsarbeit wurde vor über 12 Monaten das «Konzept» für eine Lösung der Parking-Problematik im St. Jakob erstmals vorgestellt. Ein Konzept, das weder Wirtschaftskreise noch die Privatverkehrsverbände zu überzeugen vermochte. Seither ist es seltsam ruhig geworden – obwohl sich im Gebiet St. Jakob das Parkingproblem aufgrund einiger happiger Ausbau-Projekte enorm verschärft hat. Und die Fussball-Europameisterschaft 2008 steht vor der Türe. Mit allen diesen auch neuen Rahmenbedingungen ist der Druck auf die Parking-Situation an der Kantongrenze enorm gestiegen. Bisher steht aber lediglich eine Aufstockung des Parkhauses zur Diskussion – mit ungewissem Ausgang. Wie weiter also in einer sich immer mehr verschärfenden, aber auch verfahrenen Situation?

Es war in den Kreisen der regionalen Wirtschaft und der Verbände des motorisierten Individualverkehrs (MotiV) mehr als nur eine mittlere Unzufriedenheit festzustellen, als die Arbeitsgruppe «Regionalplanung beider Basel» im November 2002 ihr Konzept «Parklandschaft St. Jakob» präsentiert hatte. Anstelle einer wirklichen Problemlösung mit ausreichenden Parkplätzen wurde versucht, den unhaltbaren Status quo mehr oder weniger zu zementieren und mit dem Prinzip Hoffnung primär auf Velo- und öV-Förderung zu setzen. Selbst innovative Ansätze (A2-Überdeckungsvorschlag von Wirtschaftskammer-Direktor Hans Rudolf Gysin) wurden mit fadenscheinigen Begründungen von Anfang an aus der Diskussion gekippt.

EM 2008, 10'000 neue Plätze im Stadion, «Campus des Sports»

Um diese Kommission und ihren Bericht ist es inzwischen seltsam ruhig geworden. Es wird lediglich um eine eher lauwarmer Aufstockung des Parkhauses gerungen – die allerdings dem Vernehmen nach auch nicht mehr so sicher scheint.

Deutlich weniger ruhig war es inzwischen allerdings um das Sportzentrum St. Jakob: Bereits während der Konzeptbearbeitung musste damit gerechnet werden, dass die Fussball-Europameisterschaft 2008 internationale Spiele nach Basel bringen wird – erstaunlicherweise wurde diese Möglichkeit im Konzept jedoch kaum gewürdigt, geschweige denn in die Planung einbezogen. Im Sommer 2003 präsentierte die Genossenschaft Stadion St. Jakob das Projekt «Campus des Sports», das unter anderem ein von Herzog & de Meuron entworfenes Hochhaus vorsieht. Entscheidend jedoch: Der St. Jakob-Park wird um über 10'000 Sitzplät-



ze erweitert. Und neben dem vorerst von den Behörden abgewürgten Projekt Schwimmzentrum dürfte das Projekt «Campus des Sports» mit seinen neuen, interessanten Rahmenbedingungen noch für einige Ausbau- bzw. Erweiterungs-Überraschungen gut sein.

Jährlich weit über eine Million Besucher

In Wirtschafts- und MotiV-Kreisen werden bei dieser neuen Ausgangslage die Fragezeichen immer grösser und fetter: Wie geht es denn jetzt mit der Parking-Problemlösung im Gebiet St. Jakob eigentlich weiter? Bleibt die Kommission wider besseres Wissen bzw. entgegen jeder realitätsorientierten Vernunft bei ihrer unbefriedigenden, ja unhaltbaren Stossrichtung vom November 2002? Will man in dieser Kommission tatsächlich den Status quo mit seinem unakzeptablen Parkingsuchverkehr – hauptsächlich in den angren-

zenden Baselbieter Gemeinden – einfach weiter aussitzen, auch angesichts der Tatsache, dass das Sportzentrum St. Jakob bereits heute von jährlich weit über einer Million Besucher frequentiert wird?

Jetzt mindestens 3'500 zusätzliche Parkplätze notwendig!

Mit Hängen, Biegen und Würgen, vor allem aber mit einer unglaublich langen Vorlaufzeit bzw. Beobachtungszeit, attestiert das Konzept vom November 2002 rund 2'500 Parkplätze für das St. Jakob-Sportzentrum nach heutiger Fassung. Und das ist – realistisch betrachtet – jetzt schon deutlich zu wenig. Mit den geplanten und beschlossenen

Ausbauten – insbesondere aber mit der Aufstockung des Stadions um weitere über 10'000 Sitzplätzen – entsteht jedoch ein zusätzlicher Bedarf von weiteren 1'000 Parkplätzen, wie erfahrene Verkehrsfachleute ohne grosse rechnerische Turnübungen ganz pragmatisch festhalten.

Schwarzpeter-Spiel beenden!

Mit der aktuellen Übungsanlage – nicht zuletzt im Hinblick auf die Fussball-EM 2008 – müssen jetzt als vergleichsweise rasch Nägel mit Köpfen gemacht werden. Das offensichtliche «Schwarzpeter-Spiel» innerhalb der Amtsstuben der beiden Kantone und zwischen den Behörden von Basel-Stadt und Basel-Land muss beendet werden. Taten sind gefragt – und zwar solche, die das Parking-Problem ganz konkret und pragmatisch anpacken und dann auch tatsächlich nachhaltig lösen!

ebo.
(Quelle: «Standpunkt» Nr. 148, Wirtschaftskammer Baselland)

Das «unglaubliche» Zitat:

«Trotz den nahe gelegenen Parkhäusern Steinen und Elisabethen leiden die an die Heuwaage angrenzenden Wohnquartierstrassen heute schon unter massivem Parksuchverkehr. Dieser würde mit einem Multiplexkino zunehmen und die Wohnqualität weiter mindern.»

Aus der Argumentation der Grünen, Basta, Oekostadt, Pro Natura und des WWF Basel gegen das Multiplex-Kino.

Für die Verkehrsliga ist es höchst erfreulich zu wissen, dass mittlerweile auch regionale Öko-Organisationen zur Erkenntnis gelangt sind, dass (mindestens) im Gebiet Heuwaage schon heute ein echtes Parkingproblem besteht ...

Auch nach dem NEIN zum Multiplex:

Parkingprobleme beim Zolli Basel bleiben ungelöst

Am Verdikt des Basler Souveräns zum Projekt Multiplex gibt es nichts zu deuten. Der Gross-Kinobau wird nicht mit staatlicher Unterstützung errichtet.

Zurück zum Alltag also? Mit dem Begrünungsprojekt von Herzog & de Meuron – das heisst: der Umgestaltungsvorschlag zwischen Heuwaage und Zolli – dürfte mit dem Nein zum Multiplex nicht vom Tisch sein. Der Parkplatzabbau vor allem vor dem Zolli wird früher oder später wieder aktuell und damit auch die Feststellung der Verkehrsliga beider Basel, dass im Gebiet Heuwaage-Zolli die Parkingproblematik mittelfristig aktuell bleibt.

Jetzt hätte man allerdings genügend Zeit, für dieses Problem eine nachhaltige Lösung zu suchen, die im Grunde genommen vor der Haustüre des Zolli selbst liegt und in Ansätzen mit dem seinerzeitigen Neubau des UBS-Schulungszentrums bereits in der Praxis umgesetzt worden ist: Ein unterirdisches Parking unter den Bahnanlagen beim Erdbeergraben!

Leider ist zu vermuten, dass die zuständigen Instanzen eine solche Idee wohl nur mit der Beisszange aufgreifen würden, denn: Nicht sein kann, was nicht sein darf! Oder anders gesagt: Wo kämen wir denn hin, wenn plötzlich Basler Verkehrs- und Parkingprobleme relativ einfach und nachhaltig gelöst würden ... C. Greif ●

Wirtschaftswissenschaftler Prof. Silvio Borner zu «Vision Zero»:

«Die Tragödie verfehelter guter Ziele»



Prof. Silvio Borner

In einem ausführlichen Interview mit dem Basler Wirtschaftswissenschaftler Prof. Silvio Borner – Ressortleiter «Angewandte Wirtschaftsforschung» im WWZ Basel – in der Weltwoche Nr. 46-03 hat die Verkehrsliga beider Basel folgende bemerkenswerte Meinungen gefunden:

(...) **Weltwoche: Also glauben Sie doch daran, dass das jetzige System (polit. System in der Schweiz Red.) zu den richtigen Reformen fähig ist?**

Prof. Silvio Borner: Ich bleibe skeptisch. Unser System ist so stabil, dass es einerseits kaum Probleme löst, andererseits zu Bocksprüngen neigt. Letztlich wird nur ein EU-Beitritt die nötige Klärung herbeiführen und strukturelle politische Veränderungen erzwingen.

Nennen Sie uns bitte den aktuellsten Bocksprung!

Verkehrsminister Leuenberger verfolgt mit seiner Strategie «Vision zero» im Ernst das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten auf null zu reduzieren. Das ist genau die Tragödie verfehelter guter Ziele. Natürlich ist jeder Tote einer zu viel. Aber der liberale Ökonom muss darauf hinweisen, dass die Intention «null» nur mit einer faktischen Abschaffung der modernen Mobilität, nur mit einem ungeheuren Aufwand an Geldmitteln und mit der Einführung eines totalen Überwachungsstaates zu erreichen wäre. Das ist ja alles völlig irrational. Dies ist nur ein pädagogisches Beispiel für die unsinnige

Null-Risiko-Illusion in vielen Bereichen der Politik.

Geschwindigkeitsbegrenzungen haben aber die Zahl der Toten begrenzen können, ohne dass das System kollabiert wäre.

Bis zu einem gewissen Punkt ist das richtig. Heute sind wir bei Tempo 30 im Quartier – gestorben aber wird weiter. Wo ziehen wir also die Grenze, damit ganz sicher niemand mehr unter das Auto kommt? Bei Tempo 5 oder 2?

Der Ökonom hat auch die Aufgabe, den Leuten vorzurechnen, welchen Sinn welche Massnahme hat. So ist es um ein x-faches lohnender, junge Leute vom Rauchen abzuhalten, als die Mobilität zu stoppen. Solche nüchterne Berechnungen über das Verhältnis zwischen dem Einsatz von Geldmitteln und der Rettung von Menschenleben gibt es.

Ist Geld die letzte Wahrheit?

Ein schönes Ziel zu verfolgen, mag wunderbar sein. Gescheiter ist es, mit effizientem Einsatz von Mitteln möglichst nahe an viele Ziele zu gelangen. Hat sich irgendjemand Gedanken über das Kosten-Nutzen-Verhältnis der laufenden Stop-Aids- oder gar der Anti-Rassismus-Kampagne gemacht? Die Umweltverbände, die irgendwelche Utopien verkünden, haben keine höhere Moralität als Rationalisten. Die Demokratie funktioniert nicht richtig, wenn grüne Ideologen schöne Programme ohne Preisetiketten verkünden. Ich halte es hier mit alt Bundeskanzler Helmut Schmidt: «Wer Visionen hat, sollte den Arzt aufsuchen.» (...) ●

(Quelle: Weltwoche 46-03)

«In der Schweiz geht unter anderem deshalb nichts mehr, weil zu viele davon profitieren, dass nichts mehr geht.»

Maya Lalive d'Épinay, e. Nationalrätin FDP