

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

Spitzenorganisation der am Strassenverkehr interessierten Verbände, Clubs, Firmen und Einzelpersonen der Kantone
Basel-Stadt und Basel-Landschaft

Mitglied des Schweizerischen Strassenverkehrsverbandes (FRS)

**Stellungnahme der Verkehrsliga beider Basel zum
«Verkehrs- und Parkierungskonzept St. Jakob»**

**Das Problem St. Jakob
lösen – nicht nur
«besser verwalten» !**

Inhaltsverzeichnis

	<i>Seite</i>
Einleitung	3
1. Worum geht es eigentlich?	4
2. Wo liegen die Problemlösungs-Ansätze?	6
2.1. aus Sicht der Projektgruppe	6
2.2. aus Sicht der Verkehrliga beider Basel	9
2.2.1 Überdeckung Autobahn A2	12
2.2.2. Überdeckung H18	15
2.2.3. Neubau Parkhaus Miba Areal	17
2.2.4. Weitere denkbare Parkingprojekte	18
Zwei Grafiken	19
3. Zusammenfassung der Verkehrliga-Stellungnahme	20
3.1. Was ist zu tun?	21

Einleitung

Der Verkehrsliga beider Basel (VL) und ihren Mitgliederorganisationen wurde die Möglichkeit geboten, an der Präsentation des «Verkehrs- und Parkierungskonzeptes Parklandschaft St. Jakob» im Rahmen des Workshops vom 25. November teilzunehmen und im Nachgang ihre Stellungnahme zu diesem Konzept abzugeben.

Für diese Möglichkeit bedankt sich die VL – insbesondere auch im Namen ihrer Mitgliederorganisationen

- Automobil-Club der Schweiz ACS, Sektion Basel
- Gewerbeverband Basel-Stadt
- Handelskammer beider Basel
- Pro Innerstadt
- Schweiz. Carrosserieverband VSCI, Sektion Nordwestschweiz
- Schweiz. Nutzfahrzeugverband ASTAG, Sektion Nordwestschweiz
- Schweiz. Verband der Immobilien-Treuhänder, Sektion beider Basel
- Touring Club Schweiz, TCS, Sektion beider Basel
- Wirtschaftskammer Baselland

VL hat inzwischen das umfangreiche schriftliche Begleitmaterial eingehend studiert und nimmt nachfolgend Stellung zu den unterbreiteten Massnahmen-Vorschlägen, welche – aus Sicht der Arbeitsgruppen – die allseits unbestrittene Verkehrs- und Parking-Problematik im näheren und weiteren Umfeld der Sportanlagen kurz-, mittel- und längerfristig verbessern bzw. lösen sollen.

Dabei ist anzumerken, dass die VL zu einer Vielzahl einzelner Punkten des Konzeptes (Schlussbericht vom 18. November 2002) und der Begleitberichte (Gruner und Plan-team) teils sehr kritische Detailanmerkungen zu machen hätte. Darauf wird in dieser Stellungnahme verzichtet. Vielmehr geht es der VL in ihrem Papier darum, **grundsätzliche, aus Sicht der VL jedoch entscheidende Aspekte aufzuzeigen sowie Zielsetzungskorrekturen und Massnahmenvorschläge zu unterbreiten, die geeignet sind, das Grundproblem im Gebiet St. Jakob pragmatisch lösungsorientiert und nachhaltig wirkungsvoll anzugehen und zu lösen.**

Bewusst verzichtet wurde ausserdem, im Detail die Finanzierungsfragen aufzugreifen. Nach Meinung der VL geht es jetzt vorerst darum, eine echte Lösungsstrategie zu formulieren und erst in einem zweiten Schritt – wenn realistischere Kostenangaben aufgrund vertiefterer Projektprüfungen vorliegen – auch die Kostenseite und die Finanzierungsmöglichkeiten (unter Berücksichtigung möglicher Synergie-Effekte) zu studieren.

1. Worum geht es eigentlich?

Die Verkehrs- und Parkier-Problematik im Gebiet St. Jakob besteht seit Jahrzehnten. Sie hat mit den Sportanlage-Neubauten St. Jakob-Park und Eissporthalle sowie mit der sukzessive intensiveren Nutzung der gesamten Anlage – insbesondere aber seit der Inbetriebnahme des neuen Stadions – unhaltbare Zustände angenommen. Dies in erster Linie deshalb, weil es **bisher versäumt worden ist, ein pragmatisches, problem-lösungsorientiertes Verkehrsleit- und Parking-Konzept sowie die notwendigen Infrastrukturbauten (hauptsächlich leistungsfähige Parkings) zu schaffen. Dies, obwohl aufgrund der bisherigen und heutigen unhaltbaren Verkehrs-Situation genügend negatives Anschauungsmaterial und praktische Erfahrungswerte vorliegen.**

Ja, es wurden sogar investitionswillige Unternehmungen von den Bewilligungsbehörden aufgrund unsinniger Umweltschutzverordnungen und höchst restriktiver Parkingbauvorschriften (spez. von BS) regelrecht daran gehindert, einen massgeblichen Beitrag zur Problemlösung zu leisten.

Fazit: Bereits bei mittelgrossen Sport- und Event-Anlässen sind die Verkehrsverhältnisse im näheren und weiteren Umfeld von St. Jakob geradezu chaotisch. Dieses Chaos verstärkt sich, wenn gleichzeitig mehrere grössere Veranstaltungen in den Anlagen durchgeführt werden. **Die Folgen sind bekannt: Verstopfte Verkehrswege sowohl auf der Autobahn als auch auf den Lokal- und Quartierstrassen mit entsprechend erhöhtem Gefahrenpotenzial. Darunter leiden nicht nur alle Verkehrsträger (IV und ÖV), sondern insbesondere auch die Anwohner in den angrenzenden Gemeinden bzw. Wohnquartieren.**

Ein nicht unmassgeblicher Anteil an dieser Problematik hat der Umstand, dass die Sportanlagen im Gebiet St. Jakob **sowohl auf Baselstädtischem als auch auf Baselbieter Hoheitsgebiet liegen und dass sich dabei (neben den «systembedingten» Koordinationsproblemen zwischen den beiden Kantonen) die sehr unterschiedlichen Gesetzgebungen und teilweise auch die sehr unterschiedlichen politischen Gewichte in der Verkehrspolitik der beiden Stände – gerade im Bereich Umweltschutz, Privatverkehr und Bauvorschriften – für eine pragmatische Problemlösung hinderlich auswirken.**

Die Arbeit der Projektgruppen und in der Folge der Workshop vom 25. November, haben – von allen Beteiligten unbestritten – klar aufgezeigt: **Es besteht bei grösseren bzw. Gross-Anlässen nach wie vor ein grosser Mangel an Parkplätzen sowie an leistungsfähigen Zu- und Wegfahrts-Achsen, die den Motorisierten Individualverkehr (MotIV) einigermaßen immissions- und staufrei zu bewältigen vermögen.**

Bei vielen dieser Anlässe handelt es sich um solche, die Publikum aus der ganzen Schweiz sowie aus dem grenznahen Ausland ansprechen. Mit der Fertigstellung ähnlicher Bauten in Bern und Zürich erhält Basel mit seinem Sportevent-Zentrum St. Jakob ernstzunehmende «Konkurrenz». Es dürfte dann bei der Wahl des jeweiligen Zentrums wesentlich mitentscheidend sein, wie gut es erreichbar ist und insbesondere, welche Infrastrukturen es auch (und nicht zuletzt) für den

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

Motorisierten Individualverkehr bietet. Um auch zu diesem Punkt nicht ins Hintertreffen – mit entsprechenden negativen wirtschaftlichen und finanziellen Folgen – zu geraten, ist eine rasche und umfassende, insbesondere aber nachhaltige Problemlösung «matchentscheidend».

Kommentar der Verkehrsliga beider Basel:

Die VL stellt in diesem Zusammenhang einmal mehr fest, dass diese negativen Auswirkungen **die Folgen einer seit vielen Jahren herrschenden Fehleinschätzung sind, der MotIV lasse sich verhindern oder zumindest vermindern, indem die notwendigen Infrastrukturen (Strassen und Parkraum) gar nicht oder nicht in ausreichendem Masse zur Verfügung gestellt werden. Die Aufrufe, den ÖV gerade im Zusammenhang mit einem Besuch des St. Jakob zu benutzen, verhallen – zumindest für auswärtige Besucher – erfahrungsgemäss ungehört, weil sie diese kaum erreichen bzw. weil die Nachteile der ÖV-Benutzung die Vorteile des MotIV bei weitem überwiegen. Diese Aufrufe sind denn auch für diesen wichtigen Besucherkreis de facto wirkungslos.**

Mit dem genannten Be- bzw. Verhinderungsprinzip lassen sich jedoch keine Probleme lösen – schon gar nicht die seit langem absehbaren bzw. bekannten. Im Gegenteil: **Die offensichtlichen Unterlassungs-Sünden der Vergangenheit mit der inexistenten Verkehrs- und Parking-Planung im Gebiet St. Jakob haben die alten Probleme nicht gelöst, sondern einerseits nur verschärf und andererseits eine Vielzahl neuer Probleme geschaffen.**

So ist es für die VL unhaltbar, dass von der Bauherrschaft für das neue Stadion rund 2'000 PP geplant (und finanziert) worden wären, diese aber durch eine rigide, angeblich dem Umweltschutz dienende baselstädtische Gesetzgebung verhindert bzw. nur zu einem kleinen Teil bewilligt worden sind.

Dass die Baugesetzgebung des Kantons Baselland für den Stadion-Neubau insgesamt 2'700 PP vorgeschrieben hätte, unterstreicht die absurde Gesetzeslage zwischen beiden Kantonen auf fatale Weise. Wären diese (bzw. diejenigen von der Stadion-Bauherrschaft ursprünglich vorgesehenen) PP gebaut worden, müsste jetzt nicht mit nachträglichen «Notmassnahmen» eine teure und unbefriedigende «Pflästerli-Politik» betrieben werden.

2. Wo liegen die Problemlösungs-Ansätze?

2.1. aus Sicht der Projektgruppe

Die Verkehrsliga stellt – etwas holzschnittartig zusammengefasst – fest, dass die «Lösungsstrategie» der Projektgruppe, die im Schlussbericht Gruner (z.T. auch Planteam) vom 14. November, insbesondere aber in der «Schlussbericht Kurzfassung» vom 18. November skizziert wird, sich in erster Linie darauf konzentriert, die Parkierproblematik:

- durch eine bessere Information und Koordination
- durch eine bessere Organisation der Verkehrslenkung
- durch verbesserte Einsatzkonzepte u.a. der Polizei
- durch Marketingmassnahmen bei den Besuchern
- durch ein anderes Ticketsystem (inkl. ÖV-Nutzung)
- durch ÖV-, Velo- und Fussgängerförderung usw.

(Konzeptstufe 1) anzugehen. Und dies **auf der Basis der bestehenden provisorischen, im näheren und weiteren Umfeld von St. Jakob schon heute zur Verfügung stehenden und genutzten «Satelliten-Parkierflächen» sowie weiterhin unter Nutzung der bestehenden lokalen bzw. regionalen Verkehrswege auf dem Niveau der Sportanlagen.**

Eine wirkungsvolle Erhöhung der Parkingflächen soll dabei offensichtlich noch lange nicht ins Auge gefasst werden (keinen «zusätzlichen Verkehr anziehen»). Das heisst erst dann, wenn die Massnahmen der Konzeptphase 1 doch nicht greifen sollten (!). **Parking-Neubauten sollen dann aber bestenfalls als Ersatz für die bestehenden provisorischen Flächen realisiert werden.**

Kommentar der Verkehrsliga beider Basel

Die VL stellt mit grossem Bedauern und ohne jedes Verständnis für diese Haltung fest, dass mit diesem Lösungsansatz der unhaltbare Grundsatz verfolgt wird:

«Wir verwalten unsere Probleme immer besser, aber wir lösen sie nicht.»

So wird der unakzeptable Status Quo auf lange Zeit quasi zementiert und damit am Problem im Gebiet St. Jakob vorläufig nichts geändert.

Dies haben auch insbesondere die am Workshop geäusserten Meinungen speziell der Polizei-Verantwortlichen aus BS und BL (Herren Brenner und Schüpbach) bestätigt, die den Problemlösungsansatz der Projektgruppe mehr oder weniger als untauglich, ja realitätsfremd beurteilt und energisch pragmatische Lösungen – in erster Linie durch deutlich mehr Parkierraum (+2500 PP) – gefordert haben.

Die VL schliesst sich diesen Feststellungen und Forderungen vorbehaltlos an.

*Die VL stellt darüber hinaus fest, dass mit dieser Strategie die **Problematik – in einer Art «Nabelschau» – praktisch ausschliesslich auf die Region Basel fokussiert ist.***

Nicht bzw. viel zu wenig berücksichtigt ist im Konzept hingegen der Umstand, dass das Verkehrs- und Parkierproblem im St. Jakob in erster Linie durch auswärtige Besucher der Anlagen verursacht wird.

So ist es wohl müssig, über Regional-ÖV-Förderung, Velo- und Fussgänger-Infrastrukturverbesserungen für jene zu plädieren, die – durchaus erwünscht – aus Gebieten von jenseits des Jura und zu einem erheblichen Teil aus Gegenden kommen, die vom ÖV bei weitem nicht im gleichen Ausmass wie die Stadt Basel und ihre Agglomeration erschlossen sind. **Diese Besucherkreise sind kaum wirkungsvoll über Marketing-Massnahmen zu erreichen.** Kommt hinzu, dass bei einzelnen Grossveranstaltungen (spez. im kulturellen Bereich wie Open Airs usw.) sowohl die Zu- als auch (die meist späte) Wegfahrten zeitlich sehr gedehnt erfolgen. Zu Zeiten also, in denen auch der regionale ÖV nur bedingt oder überhaupt nicht mehr in Betrieb ist bzw. die Anschlüsse ausserhalb der Nordwestschweiz nicht (mehr) bestehen.

Ein erheblicher Teil der St. Jakob-Besucher (gerade bei Grossanlässen) wird also auch in Zukunft – regionales ÖV-Angebot hin oder her – mit dem Auto anreisen. Es wäre geradezu fahrlässig, diese Realität zu negieren (wie das Konzept über weite Teile hinweg den Eindruck erweckt) und primär auf die Substitution durch den ÖV und den Langsamverkehr zu hoffen bzw. zu setzen.

Dabei sei nochmals betont: Die auswärtigen Besuchergruppen des St. Jakob sind wirtschaftlich bedeutend. Sie generieren ein Mehrfaches der Ausgaben für das Stadtmarketing. Auf der einen Seite Geld für Imagewerbung aufzuwenden und auf der anderen Seite keine echte Lösung für klar erkannte Probleme zu bieten, ist mehr als fahrlässig!

Als weiteren erheblichen Mangel des Konzepts bewertet die VL, dass es sich vorwiegend nur auf die heutige Situation abstützt und dabei absehbare Entwicklungen der näheren Zukunft nicht oder nur unzureichend berücksichtigt. So zum Beispiel die jährliche **Zuwachsrate von 2 bis 3 Prozent beim MotIV.** Bei den favorisierten Massnahmen des Konzepts besteht aber kaum Luft, solche Entwicklungen, die auch auf das Verkehrsproblem im St. Jakob Einfluss haben werden, aufzufangen.

Dazu gehören auch zeitlich absehbare Problemstellungen wie die Fussball-Europameisterschaft im Jahre 2008, die das Stadion St. Jakob erheblich belasten wird. Wie diese «EM-Feuerprobe» bei den derzeitigen unhaltbaren Rahmenbedingungen gemeistert werden soll, ist für die VL (und wohl auch für die betroffenen Verkehrsdienste und Anwohner) derzeit kaum vorstellbar.

Auch dazu sei in Erinnerung gerufen: Bis zu dieser EM besteht gegenüber Basel eine **ernstzunehmende Konkurrenz aus anderen Schweizer Städten.** Bietet Basel mit dem St. Jakob keine einigermaßen vertretbare Infrastruktur für den MotIV an, so wird sich dies als erheblicher Nachteil auswirken.

Das Konzept wirkt unter Berücksichtigung aller dieser Aspekte geradezu «hilflos». Dies wird dann vor allem offensichtlich, wenn in einzelnen Berichten vor denkbaren weiteren Entwicklungen zum vorneherein kapituliert wird und nur

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

noch der Ausweg «verhindern – verbieten» übrig bleibt. So zum Beispiel zum Projekt «Schwimmhalle».

Damit wird das Konzept zu einer eigentlichen «Verhinderungs-» statt «Ermöglichungs-Strategie». Ob das ein erfolgsversprechender Lösungsansatz ist, muss füglich sehr stark in Zweifel gezogen, ja geradezu strikte in Abrede gestellt werden.

2.2. aus Sicht der Verkehrsliga beider Basel

Eine etwas differenziertere Problemanalyse der Verkehrssituation im Gebiet St. Jakob zeigt der VL auf:

Solange der motorisierte Besucherverkehr mit Ziel St. Jakob von der A2 bzw. H18 auf das regionale bzw. lokale Strassennetz geleitet bzw. aus selbst vorgegebenen Sachzwängen heraus «herunter geholt» und auf eine Vielzahl weit verstreuter Satelliten-Parkplätze verteilt wird, solange wird das lokale/regionale Strassennetz im näheren und weiteren Umfeld des St. Jakob (Niveau St. Jakob) schon bei mittelgrossen Anlässen (z.B. NLA-Fussballspiele des FC Basel) hoffnungslos verstopft sein und letztlich unhaltbare Immissionen bzw. Staukosten (inkl. Kosten für die Verkehrslenkung durch Polizei und Kadetten) verursachen.

Diese sehr unerwünschten Begleiterscheinungen sowohl für die IV- und ÖV-Benutzer als auch für die betroffenen Anwohner im näheren und weiteren Umfeld der Sportanlagen und schliesslich auch für die motorisierten Besuchergruppen lassen sich mit den im Konzept mindestens kurz- bis mittelfristig favorisierten «organisatorischen» Massnahmen nicht verhindern!

Darum ist es aus der Sicht der VL zwingend notwendig, dass es zur Bewältigung des MotIV im St. Jakob möglichst rasch zusätzlichen und punkto Kapazitäten ausreichenden Parkierraum braucht, der die Lokal-/Regional-Strassen weitestgehend entlastet.

Die im Konzept bevorzugte mindestens mittelfristige Weiterführung des heutigen Verkehrslenkungs-Regimes auf dem Lokal-/Regional-Strassennetz im Umfeld St. Jakob (das auch nach Meinung der betroffenen Verkehrsfachleute unhaltbar ist) muss im Sinne einer raschen und wirkungsvollen Problemlösung zugunsten neuer, immissionsvermindernder Parkierflächen eliminiert werden.

Die unmittelbare Nähe zu den zwei Hauptverkehrsachsen A2 und H18 muss dabei als wesentlicher Standortvorteil optimal genutzt werden.

Der Ansatz für eine echte – nachhaltige – Problemlösung im Gebiet St. Jakob kann demnach nur lauten:

Der (auswärtige) Besucherverkehr für mittlere und grössere Veranstaltungen in den Sport- und Event-Anlagen des St. Jakob muss vom lokalen bzw. regionalen Strassennetz weitestgehend ferngehalten werden!

Es geht also konkret darum, den MotIV gar nicht erst auf das lokale/regionale Strassennetz zu lenken, sondern ab den Autobahnen (A2/H18) direkt auf Parkierflächen zu lenken, die in Fusswegdistanz bzw. kurzer Shuttle-Distanz zum St. Jakob liegen.

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

Dazu bieten sich auf der Basis der Projektgruppen-Vorschläge (Konzeptstufe 2) drei Projekt-Ansätze an, die aus Sicht der VL unbedingt neu bewertet bzw. weiterverfolgt sowie in weitaus kürzeren Zeiträumen, als im Konzept vorgesehen, realisiert werden müssen:

- **Überdeckung der Autobahn A2 (Massnahme N3)**
- **Überdeckung H18 Schänzli – Bruderholzstrasse (Massnahme N5)**
- **Neubau Parkhaus im Gebiet der heutigen MIBA mit Direktzufahrt ab Autobahnausfahrt (Teil Provisorium Ausfahrt City)**

Ein vierter Projektierungs-Ansatz muss noch hinzu kommen:

Es gilt, nach der oben formulierten Grund-Zielsetzung «kein Motiv auf dem lokalen und regionalen Strassennetz» im näheren Umfeld von St. Jakob weitere Parking-Varianten auf überdeckbaren oder unterfahrbaren, bereits genutzten Arealen zu evaluieren, die von der H18 bzw. A2 (mit separaten neuen Zu- und Wegfahrten) direkt erreicht werden können. Das Potenzial solcher denkbarer Flächen ist nach Meinung der VL noch nicht ausgeschöpft.

Die anderen im Konzept (Konzeptstufe 2) genannten Parking-Neubauten bzw. die provisorisch teilweise schon heute genutzten Flächen erfüllen die oben genannte Grundanforderung nicht. Das heisst: Deren Nutzung **bringt den Motiv unweigerlich wieder auf das lokale/regionale Strassennetz**. Oder aber: Sie sind nur mit einem sehr hohen Aufwand bei vergleichsweise geringem Nutzen bzw. unter Inkaufnahme bestehender oder neuer Immissionsfolgen realisierbar. Teilweise werden sie aber schon von den Standortgemeinden strikte abgelehnt.

Im Rahmen dieser baulichen Massnahme, die gemäss Problemstellung so rasch wie möglich wirksam werden müssen, ist darüber hinaus auch eine **Aufstockung des bestehenden Parkhauses St. Jakob mit einer zusätzlichen Kapazität von 500 PP zu realisieren, was bereits kurzfristig möglich ist.**

Diese Aufstockung ist grundsätzlich als **prospektive Massnahme** für die wachsende Nutzung der Anlagen ausserhalb der Grossanlässe zu realisieren. Sie wird in einer **Übergangszeit** – bis eines der drei bzw. vier oben genannten leistungsfähigen Parkings nutzbar ist – aber auch dazu beitragen, den Parking-Druck bei Grossanlässen etwas zu vermindern.

Nach Überzeugung der VL ist diese Problemlösungs-Strategie **kein Wunschdenken**. Vielmehr erweist sie sich aufgrund vielerlei praktischer Beispiele – auch und gerade in der Region – **als praktikabel und vor allem wirkungsvoll**. Erinnerung sei an die vergleichsweise einfach realisierte Verbindung A2 – **Gewerbe- bzw. Einkaufsgebiet «Grüssen»** (IKEA/Mediamarkt) in Pratteln. Einmal mehr sei auch auf Beispiele aus der deutschen Nachbarschaft (Lörrach und Freiburg i.Br.) hingewiesen, die durch eine kluge, zum Teil direkte Anbindung von PPs an die Autobahn bzw. PPs an leistungsfähigen

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

City-Ringstrassen einen Hauptteil des Motiv von ihren Lokalstrassen und Wohngebieten fernhalten können.

Zu den drei genannten leistungsfähigen Parking-Lösungsansätzen aus der Projektgruppe macht die VL folgende Überlegungen und Anmerkungen:

2.2.1. Überdeckung Autobahn A2 (Massnahme N3)

Die VL anerkennt, dass dieser politische Vorschlag aufgegriffen worden ist. Sie zeigt sich jedoch sehr erstaunt über einzelne Begründungen, die aus Sicht der VL zu einer vorschnellen, generellen Ablehnung dieses Überdeckungsvorschlages geführt haben. So unter anderem zum Shuttle-Dienst, der bei anderen favorisierten Projekt-Ideen des Konzepts grösserenteils als selbstverständlich hingenommen bzw. nicht als Nachteil bewertet wird. Ebenso ist die VL erstaunt über die genannten hohen Kosten. Diese werden bestenfalls dann einigermaßen nachvollziehbar, wenn die im Frühjahr noch genannte u. a. denkbare Zusatzfunktion als Lastwagen-Stauraum mitrealisiert würde.

Die Entwicklung im Bereich LKW-Verkehr in den letzten Monaten zeigt jedoch, dass diese **LKW-Stauraum-Funktion derzeit keine hohe Priorität hat**, wurde doch im Umfeld des Grenzüberganges Weil inzwischen ein LKW-Stauraum vereinbart, der bereits im Realisierungsstadium ist. Schwerverkehrsfachleute gehen zwar davon aus, dass früher oder später in der Region ein zweiter Stauraum notwendig wird. Da dieser jedoch ganz andere Prioritäten hat als ein direkt beim St. Jakob liegendes Besucher-PP kommen für diesen Stauraum noch ganz andere Flächen in Betracht.

Dadurch entfallen jedoch für den Vorschlag A2-Überdeckung nicht nur die notwendigen hohen statischen Ansprüche an den Deckel, sondern auch die Infrastrukturbauten für LKWs. **Damit ist zweifellos eine wesentlich einfachere, rascher realisierbare und kostengünstigere Überdeckung (Stahlkonstruktion?) möglich**

Sehr kritisch zu hinterfragen ist in diesem Zusammenhang auch die im Gruner-Konzept genannte Bewertung: *«Aufgrund der immensen Kosten und der Entfernung zu den Veranstaltungsorten (Shuttle-Service, geringe Eignung als Park & Ride für die Messe) erscheint die Überdeckung der A2 keine geeignete Lösung für die Parkraumprobleme im St. Jakob».*

Die VL zeigt sich erstaunt über das Kostenargument, würden doch für die Realisierung der favorisierten S-Bahn-Haltestelle gar 100 bis 150 Mio Franken notwendig. Erhebliche Kosten sind in diesem Zusammenhang ja bereits mit der von den SBB als langfristige ÖV-Anbindung für untauglich bewertete heutige Bahn-Haltestelle St. Jakob entstanden. Die VL fragt sich in diesem Zusammenhang ohnehin, ob punkto Kostengewichtung zwischen ÖV und MotIV eigentlich grundsätzlich unterschiedliche Massstäbe angewendet werden. (Im Zusammenhang mit dieser untauglichen Haltestelle muss ohnehin die kritische Frage gestellt werden, weshalb diese auf dem Gütergeleise derart kritiklos und unbesonnen «vom Zaune gebrochen» wurde, wenn sie doch offensichtlich kaum brauchbar ist und jetzt durch eine offizielle, jedoch 100 bis 150 Mio teure S-Bahn-Haltestelle ersetzt werden soll. Wer ist für diesen teuren «ÖV-Förderungs-Flop» eigentlich verantwortlich?)

Für die VL ebenso wenig nachvollziehbar ist die angeblich «geringe Eignung als Park & Ride für die Messe». Aufgrund welcher Rahmenbedingungen ist man zu diesem Urteil gelangt? Und: Sind denn die seit Jahren herrschenden unhaltbaren Zustände im Rahmen von grösseren Messen, von denen weite Teile des Kleinbasel betroffen sind, «besser geeignet» als ein Park & Ride auf einer A2- (oder H18)-Überdeckung?

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

Immerhin wird heute das St.Jakobs-Areal auch zu Messezeiten als Park & Ride Anlage genutzt. Dies gilt auch für die ausserordentlichen Parkierungsmöglichkeiten in der Stadt, z.B. im Bereich Bäumlhofstrasse. **Aus Sicht der VL besteht zumindest zu diesem Punkt noch erheblicher Begründungsbedarf.**

Die VL geht mit den Projektverfassern einig, dass bei alleiniger Nutzung des Parkings durch Besucher von Anlässen im St. Jakob, eine schlechte Auslastung und demnach negative finanzielle Konsequenzen zur Folge hätte. **Die VL appelliert jedoch an die Planer, diese Projektidee auch im Hinblick auf Nutzungsmöglichkeiten in Betracht zu ziehen und realistisch zu prüfen, die über das St. Jakob-Problem hinaus gehen.**

Dazu gehört sicher auch die seriöse Prüfung – auch wenn dies im Schlussbericht Gruner ohne jede nähere Begründung und aus Sicht der VL recht vorschnell negativ bewertet wird – ob und wie der Deckel auch und gerade bei grösseren Veranstaltungen (spez. Messen) in Basel genutzt werden kann. Und zwar mit Shuttle-Dienst, der bei solchen Messeanlässen ohnehin schon seit Jahrzehnten notwendig ist und praktiziert wird.

Mit solchen sinnvollen Zusatznutzungen könnte gleichzeitig auch das alte bestehende und in seinen Auswirkungen schwerwiegende Verkehrs- und Parkierproblem in der Stadt Basel während Messen weitgehend gelöst werden. Darüber hinaus würde so auch die Finanzierungs- und Amortisations-Problematik eine erhebliche Verbesserung erfahren.

In diesem Sinne muss die Bewertung im Schlussbericht Gruner (Seite 18) wie folgt korrigiert bzw. ergänzt werden:

Kosten: müssen neu bewertet werden

Kapazität: gegen 2'000 PP

Vorteile: - **direkte Zu- und Wegfahrt von der Autobahn ohne das übrige Strassennetz und ohne die Wohngebiete zu belasten**

- Schaffung einer grossen Anzahl, vielseitig nutzbarer Parkplätze an einem Ort

- wenig Personal- und Signalisationsaufwand notwendig

- Konzentration eines Grossteils der Verkehrs- und Besucherströme

- erheblicher Lärmschutz

- **es werden keine neuen (anderweitig sinnvoller nutzbare) Flächen in Anspruch genommen**

- **bei erwiesenem Bedarf kann der Deckel in Richtung Galerie Schweizerhalle modular erweitert werden.**

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

- Grossparking vor der Stadt, das auch für andere Grossanlässe im Park & Ride-System genutzt werden kann (insbesondere Messen)

Nachteile:

- Kosten (?)
- anspruchsvolle Bauausführung unter vollem Verkehr (analog Eintunnelung Galerie Schweizerhalle)
- Shuttle-Service notwendig (weshalb ein Nachteil?)

Die VL plädiert deshalb mit Nachdruck für eine tiefergehende, über das St. Jakob-Problem hinaus führende Nutzungs-/und Machbarkeitsstudie zur Überdeckung A2, deren Vorteile sowohl für die Sportanlagen als auch für beide Kantone und deren Einwohner erheblich sind.

So, wie die Projektidee Überdeckung im Gruner-Bericht abgehandelt worden ist, entsteht bei der VL der starke Eindruck, man habe in erster Linie Gründe gesucht, weshalb diese Überdeckung *nicht* möglich ist – ohne gleichzeitig die entscheidenden Vorteile einer solchen Lösung wirklich fundiert und umfassend zu prüfen.

2.2.2. Überdeckung der H18 Schänzli – Bruderholzstrasse (Massnahme N5)

Wie schon zur Überdeckung der A2 erachtet die VL die im Konzept genannte **Massnahme N5 «Überdeckung H18» ebenfalls als denkbaren Problemlösungsansatz**, der allerdings bereits schon einen entscheidenden Nachteil aufweist: **Diese Parking-Variante muss offenbar (wie im Konzept beschrieben) über das Lokalstrassennetz erschlossen werden. Dies ist allerdings zwingend zu überprüfen – mit etwas gutem Willen wird sich bestimmt eine Lösung finden lassen, die einen Direktanschluss an die H18/A2 ermöglicht.**

Mit **Ausnahme dieses entscheidenden Erschliessungs-Nachteils (der wohl bei genauerer Prüfung gar nicht mehr gegeben ist)** kann sich die VL den Erwägungen und Bewertungen im Gruner-Bericht zur Überdeckung H18 grundsätzlich anschliessen. Ganz klar ist dabei aus Sicht der VL: Wenn diese Überdeckung schon realisiert würde, müsste gleich von Anfang an **eine Kapazität von mindestens 1'500 PP** projektiert werden. Vorgesehen müsste bei der Planung auch eine spätere Aufstockungsmöglichkeit (bei wachsendem Bedarf).

In diesem Sinne kann die Bewertung im Schlussbericht Gruner (Seite 19) wie folgt bestätigt bzw. ergänzt werden:

- Kosten: ca. 45 Mio. (+ 10 Mio. bei 2'000 PP)
- Kapazität: rund 1'500 PP (inkl. Ausbaumöglichkeit bei Bedarf)
- Vorteile:
- effektiver Lärmschutz für die angrenzenden Wohngebiete
 - Nächste Nähe zur Autobahn
 - Integration einer Grünverbindung über die H18 möglich
 - Schaffung einer grossen Anzahl Parkplätze an einem Ort
 - wenig Personal und Signalisationsaufwand notwendig
 - Konzentration eines Grossteils der Verkehrs- und Besucherströme
 - erheblicher Lärmschutz
 - **es werden keine neuen (anderweitig sinnvoller nutzbare) Flächen in Anspruch genommen**
 - **bei erwiesenem Bedarf kann das PP aufgestockt werden**
 - **Grossparking vor der Stadt, das auch für andere Grossanlässe (Park & Ride) genutzt werden kann (speziell Messen)**

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

Nachteile:

- **Erschliessung über Lokalstrassennetz, wenn auch auf relativ eng begrenztem Raum**
- enge Platzverhältnisse während der Bauzeit bei hohem Verkehrsaufkommen
- Nähe zur Wohnbebauung

Für die VL ist die Überdeckung der H18 – im Sinne der genannten Grundanforderungen – der zweitbeste Problemlösungsansatz. Auf jeden Fall müsste geprüft werden, ob keine direkte Zu-/Wegfahrt ab bzw. zur H18/A2 möglich ist (was jedoch wohl Auswirkungen auf die Realisierungskosten haben dürfte). Ebenso müssten dann die Verkehrsführung und die Strassen-Kapazitäten zwischen A2 und H18 genau bewertet werden. Eine erhöhte Staugefahr durch Abflussprobleme im Bereich Anschluss an A2 liegt auf der Hand. Auch bei diesem Lösungsansatz plädiert die VL für eine tiefergehende und optimierte Nutzungs-/und Machbarkeitsstudie.

2.2.3. Neubau Parkhaus im Gebiet der heutigen MIBA

Auch wenn diese Projektvariante in den diversen Berichten nur beiläufig gestreift wird, so ist der Neubau eines grösseren Parkings (Kapazität mind. 1'500 PP), das direkt von der Autobahn(-Ausfahrt) erschlossen wird, eine zumindest ernsthaft zu prüfende Projekt-Idee.

Zu diesem positiven Punkt gehört auch die Möglichkeit, diese MIBA-Areal-Lösung in Kombination mit anderen evidenten MotIV-Problemen zu konzipieren. **Dazu gehört allem voran der längst notwendige Autocar-Terminal im näheren Umfeld zum Bahnhof SBB.**

Die Nachteile dieser Variante sind allerdings ebenfalls nicht von der Hand zu weisen: **Mit einem solchen Parking würden städtebaulich interessante Flächen, (MIBA-Areal) die anderweitig besser genutzt werden könnten, belegt.** Es dürfte wohl starke politische Kontroversen auslösen, dieses Areal für eine MotIV Nutzung zu verwerfen, was die Realisierungschancen zumindest deutlich vermindert. Ein entscheidender Nachteil, der bei den beiden genannten Überdeckungs-Projekten nicht besteht.

Als weiterer Nachteil ist zu werten, dass **der Zeitraum, bis diese Fläche genutzt und überbaut werden könnte, vergleichsweise lange ist.**

Ob sich also bei so vielen jetzt schon bekannten «Knackpunkten» dannzumal dieses Projekt auch politisch durchsetzen lässt (neben der ohnehin schon bestehenden generellen ideologischen Opposition der MotIV-Gegnergruppierungen) muss aus heutiger Sicht in Frage gestellt werden.

Trotzdem plädiert die VL dafür, dass auch diese Variante eingehender geprüft und den anderen Projekten – speziell den beiden Überdeckungsvarianten – realistisch vergleichbar gegenüber gestellt wird.

Was auch immer in diesem Gebiet denkbar und sinnvoll ist, muss auf jeden Fall strikte die direkte Anbindung an die A2 – ohne Belastung des Lokalstrassennetzes – bieten (siehe auch nachfolgend Punkt vier)

2.2.4. Weitere denkbare, direkt an die A2/H18 anbindbare Parking-Projekte

Unerlässlich im weiteren Vorgehen ist aus Sicht der Verkehrsliga, dass nun auch nochmals «über die Bücher» gegangen wird. Sie fordert, dass und **unter strikter Beachtung der Zielvorgaben**

- **kein Besucherverkehr auf dem lokalen/regionalen Strassennetz**
- **direkte Anbindung an die A2/H18**
- **kein Neubauprojekt auf anderweitig nutzbaren Flächen**
- **Nutzung weiterer P&R-Synergien für andere Grossanlässe**

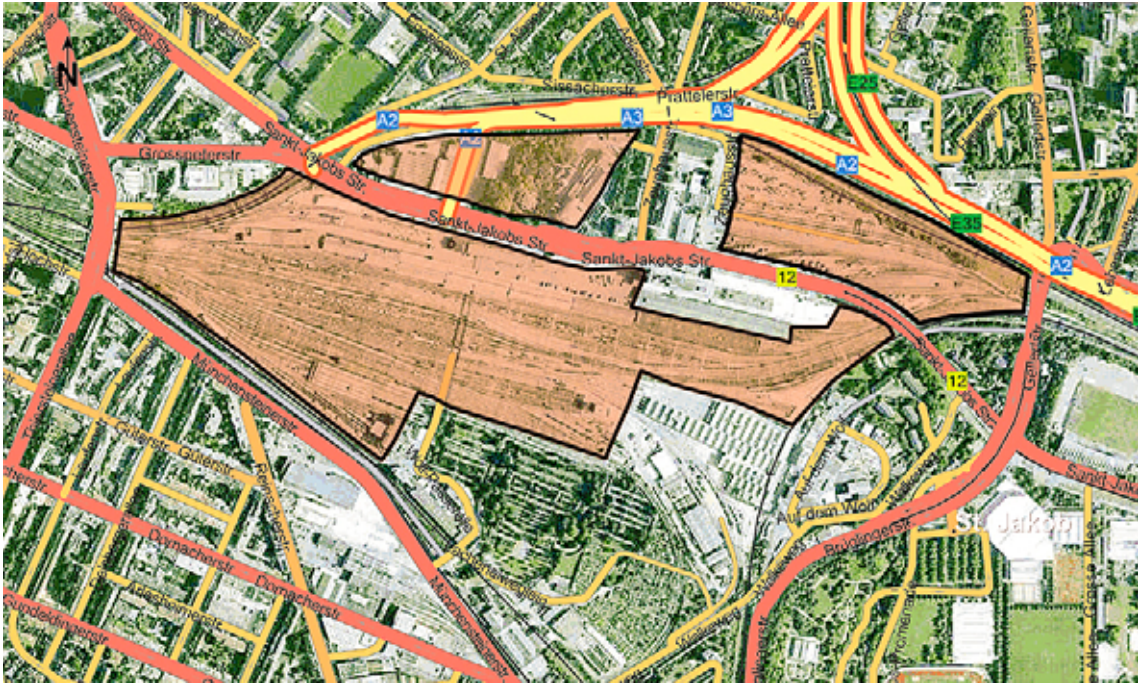
weitere Areale im näheren Umfeld von St. Jakob evaluiert werden, welche diese Anforderungen erfüllen bzw. mit entsprechenden Anpassungen erfüllen könnten.

Gerade im Umfeld MIBA/Güterbahnhof Wolf sind – von einer etwas höheren Warte aus betrachtet – letztlich grosse Flächen vorhanden, die in Form von Überdeckungen oder aber – im Bereich von (Bahn)-Dämmen – in Form von Unterfahrungen allenfalls ebenso als denkbare Grossparkings nutzbar sein könnten. Diese Flächen könnten mit neuen Verbindungen an die A2 angebunden werden.

In den beigefügten Luftaufnahmen sind diese Flächen grob umrissen. Zum einen sind dies Gebiete im Perimeter Brüglingerstrasse – A2 (Gebiet Gellertdreieck/ Ausfahrt City) – Grosspeter – Münchensteinerstrasse). Zum andern geht es um Flächen zwischen der A2 (Hagnau) und der Birsfelderstrasse von Muttenz, die über oder unter den Gleisanlagen des Güterbahnhofs Muttenz West genutzt werden könnten.

(siehe auch nachfolgende Grafiken)

Flächen im Umfeld St. Jakob, die für Grossparkings genutzt werden könnten
(mit direkten Verbindungsmöglichkeiten zur A2/H18)



3. Zusammenfassung der Verkehrsliga-Stellungnahme

Auf der Basis der Erwägungen, kritischen Anmerkungen und Fragen der vorangehenden Seiten, fasst die Verkehrsliga beider Basel ihre Stellungnahme zum «Verkehrs- und Parkierungskonzept Parklandschaft St. Jakob wie folgt zusammen:

Die VL stellt fest, dass das vorgelegte Konzept:

- **den eigentlichen «Knackpunkt» des Problems – die Verhinderung des Parking-Suchverkehrs auf den Lokal- und Regionalstrassen im Umfeld St. Jakob und die damit verbundenen erheblichen Immissionen – nicht wirklich lösungsorientiert angeht, sondern vielmehr die bestehende unhaltbare und vielfach chaotische Situation lediglich besser verwalten, also mittel- bis sogar langfristig zementieren will.**
- den Eindruck erweckt, dass das **Grundproblem – aus was für Gründen auch immer – gar nicht wirklich gelöst werden soll.**
- **zu stark auf dem Prinzip «Hoffnung» beruht.** Das heisst: dass «es» der ÖV und der Langsamverkehr dann schon einmal richten werden, wenn diese Verkehrsträger entsprechend gefördert und ausgebaut würden.
- sich **zu stark nur auf Besucherströme aus der Stadt Basel und ihrer Agglomeration fokussiert** und dabei die eigentlichen Problemverursacher (Besucherströme von ausserhalb der Nordwestschweiz) zu wenig stark gewichtet und dafür auch keine gezielten Lösungsansätze anbietet.
- sich **nur auf das Gebiet St. Jakob konzentriert** und die gerade punkto Parkier- raum denkbaren und sinnvollen Synergien – auch unter Berücksichtigung des Finanzierung- und Amortisationsaspektes - kaum berücksichtigt (u.a. P&R-Parking für die Messe).
- die **Verkehrsentwicklungen der nächsten zehn bis zwanzig Jahre**, aber auch festgelegte bzw. zu erwartende Grossereignisse (u.a. EM 2008) **zu wenig stark bzw. gar nicht berücksichtigt.**
- zu denkbaren Entwicklungsmöglichkeiten der Sport- und Event-Anlagen (z.B. Schwimmsport-Zentrum) **nur ein hilfloses «verhindern und verbieten» anbieten kann** und damit zu einem **«Verhinderungs-» anstatt einem «Ermöglichungs-Konzept»** mutiert.
- in Kauf nimmt, dass die Region Basel hinsichtlich von Konkurrenz-Anlagen (Zürich, Bern) in wenigen Jahren nicht mehr wettbewerbsfähig ist, weil insbesondere die Zu-/Wegfahrts- und Parkierproblematik nicht kundenfreundlich gelöst wird.

Was ist zu tun?

Aus diesen und weiteren Erkenntnissen heraus fordert die VL die verantwortlichen Behörden in Basel-Stadt und Baselland auf, im Rahmen der weiteren Konzeptentwicklung die folgenden konkreten Zielsetzungen und Massnahmen zu berücksichtigen und schliesslich umzusetzen:

Zielsetzungen

- 1) **Mit dem «Verkehrs- und Parkierungskonzept Parklandschaft St. Jakob» wird der motorisierte Besucherverkehr so rasch wie möglich nicht mehr auf das lokale bzw. regionale Strassennetz geleitet, sondern möglichst immissionsfrei direkt von den Autobahn-Verbindungen auf Parkingflächen geleitet, die eine möglichst direkte Zu- und Wegfahrt gewährleisten.**
- 2) Die dafür notwendigen Bauten sollen einen möglichst hohen Synergie-Nutzen zu Verkehrs-Problemlösungen auch ausserhalb des eigentlichen St. Jakob-Gebietes aufweisen. Damit wird auch die Finanzierung- und Amortisation solcher Bauten optimiert.
- 3) Mit dem Konzept sollen zukünftige Entwicklungsmöglichkeiten im Gebiet nicht primär «verhindert», sondern grundsätzlich «ermöglicht» werden. Das Konzept ist dabei in der Lage, sich flexibel zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten anzupassen.

Massnahmen

- 1) Das heutige Verkehrs- und Parkierungs-System wird im Sinne des vorliegenden Konzeptes (Konzeptphase 1) so sinnvoll wie möglich optimiert. Diese Phase muss jedoch – als reine Übergangsfrist – so kurz wie möglich gehalten werden.
- 2) Als Zwischenmassnahme (um Spitzen zu brechen) wird das **Parkhaus St. Jakob um rund 500 PP aufgestockt**. Zeithorizont: 2005. Diese erste pragmatische Kapazitätserweiterung dient letztlich dazu, den Parkingbedarf späterer Jahre im Normalbetrieb (ausserhalb von Grossanlässen) abzudecken.
- 3) Es ist ein Grossparking zu planen, das in unmittelbarer Nähe zum St. Jakob die oben genannten Zielsetzungen bzw. Anforderung möglichst optimal erfüllt. Aus diesem Grund werden in einer detaillierten Nutzungsmachbarkeits- und Finanzierungsstudie folgende Bauprojekte sofort weiter bearbeitet und auf einen objektiv bewertbaren, gleichwertigen Beurteilungsstand gebracht:
 - Überdeckung der Autobahn A2

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

- Überdeckung Autobahn H18
 - Grossparking im Gebiet MIBA
- 4) Parallel dazu werden weitere denkbare Flächen im näheren Umfeld von St. Jakob evaluiert, die im Sinne der Zielsetzungen als Grossparkings denkbar bzw. realisierbar sind.
- 5) Es ist zu prüfen, inwieweit flankierende Massnahmen in den Bereichen ÖV (inkl. S-Bahn-Haltestelle) und Langsamverkehr für die regionale St. Jakob-Besucher notwendig bzw. sinnvoll sind. Dabei darf jedoch nicht vergessen werden:

Das Hauptproblem der Verkehrs- und Parking-Misere wird nicht durch lokale bzw. regionale, sondern – vor allem bei Grossanlässen im Sport- und Kultur-Bereich – durch überregionale Besucher verursacht. Diese werden aus naheliegenden Gründen nur bedingt zur Benutzung des ÖV motiviert werden können.

Birsfelden, 15. Januar 2003

VERNEHMLASSUNGSKOMMENTARE BERÜCKSICHTIGT BIS 14.1.03
Q:\CGREIF\VLIGA\POLITIK\ST. JAKOB\VL-STELLUNGNAHME ST. JAKOB.DOC