

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)

Kommentar zum Ratschlag 8990 betreffend Knotenausbau Dorenbach West

Ausgangslage

Die wichtigsten Verkehrsadern in der Stadt Basel sind nebst dem Hochleistungsstrassennetz (Nord- und Osttangente) der «City-Ring» und der «Äussere Ring». Diese Achsen sind deshalb als Hauptverkehrsstrassen eingestuft, auf denen der Verkehr flüssig und möglichst behinderungsfrei abgewickelt werden soll.

Nun soll die heute durch Lichtsignalanlagen gesteuerte Dorenbachkreuzung - gemäss Ratschlag «der am stärksten belastete Knoten des Äusseren Rings» - in einen einspurig markierten Kreisel umgebaut werden.

Obwohl das Baudepartement Basel-Stadt seit längerer Zeit um den Zustand der Kreuzung Holeestrasse/Oberwilerstrasse/Dorenbachviadukt/Hauptstrasse Binningen wusste und man im vergangenen Jahr das Auswechseln der Tramgeleise auf Binniger Boden mitverfolgen konnte, hat man die Konkretisierung von brauchbaren Lösungen offensichtlich verschlafen. Anstatt mit dem Kanton Basel-Land rechtzeitig über eine Verschiebung der zweiten Etappe zur Erneuerung der Tramgeleise auf Binniger Boden um ein Jahr zu sprechen, soll nun aufgrund der bevorstehenden Sanierung der Binnigerstrasse per 1. Juli 2000 in grosser Eile ein unausgegorener Knotenausbau durch die politischen Instanzen geboxt werden. Diesen Eindruck jedenfalls erweckt bei genauerem Studium der nun vorliegende Ratschlag.

Wie auch immer der Grosse Rat in dieser Angelegenheit entscheiden wird, ein Teil des Überganges muss dieses Jahr als kostspieliges Provisorium erstellt und zu einem späteren Zeitpunkt in einen definitiven Zustand gebracht werden. Mehrkosten infolge fehlender Koordination werden die Folgen des jetzigen Vorgehens sein.

Zielsetzungen des Ratschlags

Die Philosophie, welche hinter diesem Ratschlag steckt, ist offensichtlich: Wie im umstrittenen, allerdings noch längst nicht verabschiedeten «Verkehrsplan Basel» stipuliert wurde, soll nun offensichtlich «im Sinne der angebotsorientierten Verkehrsplanung» (Seite 10) eine der letzten Verkehrsachsen, auf denen insbesondere der motorisierte Individualverkehr (MotIV) flüssig und behinderungsfrei abgewickelt werden muss, ihrer Leistungsfähigkeit beraubt werden. Nicht mehr die Nachfrage, respektive die Bewältigung des tatsächlich vorhandenen Verkehrsaufkommens, soll Priorität haben, sondern städtebauliche und andere untergeordnete Aspekte.

Der Ratschlag macht keinen Hehl daraus, dass beim projektierten Kreisel – auch wenn es sich um einen Knoten an einer Hauptverkehrsstrasse handelt – bezüglich Leistungsfähigkeit zur Abwicklung des MotIV keine Priorität gesetzt wurde. Vielmehr gehe es darum, «ob man eine Entscheidung aufgrund von technisch messbaren Faktoren fällt oder ob man eine **labile**, dafür städtebaulich bessere, für die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer und während der meisten Zeit befriedigendere Lösung wählt» (Seite 5). Im Klartext heisst das, ob man gewillt ist, an einem Verkehrskno-

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

ten, der primär der flüssigen und damit umweltschonenden Bewältigung des MotIV dienen sollte, labile Verhältnisse zu schaffen, die tagtäglich zu 4 bis 7 Stunden Stau und den damit unweigerlich verbundenen Luftbelastungen führen! Einer der beigezogenen Verkehrsexperten spricht Klartext, wenn er «die begrenzte Überlastung als nicht vertretbar» erachtet (Seite 11).

Man verspricht – Kreisel sei Dank – eine Verbesserung der Situation für sämtliche Verkehrsteilnehmer. Aufgelistet wird aber nur die prioritäre Behandlung des öffentlichen Verkehrs (Buslinien 36 und 37, Tramlinie 2), der Velofahrer sowie die «freien Gehrechte» für Fussgänger – obschon es sich um eine Hauptverkehrsachse für den MotIV handelt; eine der letzten bisher leistungsfähigen Verkehrsadern in der Stadt, die den aus den Tempo-30-Zonen verdrängten Verkehr sammeln und kanalisieren sowie als wichtige Zufahrtsachse auf die Nordtangente dienen soll!

In der Realität weiss man aber ganz genau, dass es mit der vorgeschlagenen, leistungsmässig unzureichenden Kreiselösung, auf dem stärksten belasteten Knoten des Äusseren Rings (Hauptverkehrsstrasse) zu unhaltbaren Verkehrssituationen mit neuen Gefahrenmomenten und grossen Staus kommen wird.

Obwohl man im Ratschlag explizit darauf hinweist, dass sich das Verkehrsaufkommen an diesem Knoten in den letzten 10 Jahren nicht verändert, also auch nicht reduziert hat, will man Massnahmen ergreifen, welche auch vor 40 oder 50 Jahren kein Thema waren. Man versucht in diesem Ratschlag einmal mehr Stadtgestaltung zu betreiben, welche an diesem Ort gar nichts mehr mit Städtebau als vielmehr mit «städtischem Landschaftsbau» zu tun haben. Der Knoten einer städtischen Hauptverkehrsstrasse ist nun einmal kein Idyll, sondern ein Ort der speditiven Abwicklung der von allen Bewohnern und Besuchern gewünschten Mobilität.

Man gibt zwar im Ratschlag zu, dass eine Kapazitätsprognose schwierig und mit grosser Unsicherheit behaftet sei und dass der Kreisel nicht optimal platziert werden könne. Fachleute bestätigen, dass ein leistungsfähiger Kreisel an diesem Ort über die doppelte bis dreifache Fläche verfügen müsste!

Verkehrssicherheit

Das Projekt sieht vor, dass der Veloverkehr bis in die Nähe des Knotens entweder auf den Bus- oder auf eigenen Spuren zirkulieren kann. Was jedoch in der Folge auf dem einspurig markierten Kreisel mit dem Veloverkehr geschehen soll, darüber ist im Ratschlag nichts zu finden. Sicher ist nur, dass die projektierte Kreiselösung aufgrund des grossen Verkehrsaufkommens für die velofahrenden Verkehrsteilnehmer erhebliche Gefahrenmomente bringt.

Das Kreuzen des restlichen Verkehrs innerhalb des Kreisels dürfte erfahrungsgemäss auch nicht jedermanns Angelegenheit sein, weshalb es wohl automatisch zu den berühmten «Schleichwegen» via Fussgängerstreifen kommen wird, verbunden mit dem entsprechenden Gefährdungspotential.

Auswirkungen auf die Umwelt

Im Ratschlag wird darauf hingewiesen, dass «**ausserhalb** der Spitzenstunden ein ungestörter, langsamer und flüssiger Verkehrsablauf mit geringen Zeitverlusten er-

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

wartet werden könne, was tendenziell zu einer Reduktion der Schadstoff- und Lärmemissionen führe und die Belastungssituation lokal verbessere» (Seite 9).

Nicht erwähnt wird, welche negativen Konsequenzen bezüglich Schadstoff- und Lärmemissionen die gemäss Expertenmeinung zu erwartenden täglich 4 bis 7 Stunden dauernden(!) Stausituationen vor dem Kreisel zeitigen werden. Es ist aber keine Frage, dass aufgrund der falschen Prioritätensetzung an diesem wichtigen Verkehrsknoten sinnlose und unnötige staatlich verordnete Staus während täglich mehrer Stunden entstehen werden, welche die Umweltsituation nicht nur «tendenziell» verschlechtern.

Parkplatz-Abbau

In Folge der zahlreichen Fahrspurverengungen werden nur schon in einer ersten Phase 20 der in diesem Gebiet eh schon knappen Parkplätze und ein Güterumschlagsfeld zu Lasten der Anwohner und Besucher abgebaut (Seite 8). Selbst wenn die erhofften 7 neuen Parkplätze realisiert werden können (direkt vor der Kreuzung, mit grossem Behinderungspotential für den auf den Kreisel zufahrenden Verkehr), ergibt sich ein Negativsaldo von 14 Parkplätzen. Wie viele Parkplätze in der zweiten Phase abgebaut werden sollen ist nicht bekannt.

Kosten

In fetten Lettern wird auf Seite 12 des Ratschlags das Gesamttotal für die Umbauarbeiten mit 4,275 Mio. Franken angegeben. Unter Berücksichtigung sämtlicher anfallender Aufwendungen (Kabelleitungen: 722'000, Wasser- und Gasleitungen: 332'000, Strassenbeläge: 190'000, verkehrstechnische Massnahmen: 150'000) werden aber Kosten in der Höhe von insgesamt **5,67 Mio.** entstehen.

Unklar ist, ob die Aufwendungen für die durch die zeitliche Fehlplanung bedingten Provisorien dabei bereits berücksichtigt sind.

In diesem Zusammenhang ist auch wichtig zu erwähnen, dass dem Vernehmen nach die ursprünglich geplante, wesentlich leistungsfähigere Lösung mit einer Lichtsignalanlage, insgesamt das Staatsbudget weniger belasten würde.

Schlussfolgerung

Auf Grund der vielen Unsicherheitsfaktoren, der unausgegorenen und nicht befriedigenden Situation für die meisten Benutzer dieses Verkehrsknotens, sollte der Ratschlag zur Überarbeitung zurückgewiesen werden.

Dabei müsste klar verlangt werden, dass als Entscheidungsgrundlage alternativ zu diesem Kreiselprojekt eine sanierte Kreuzung mit Lichtsignalanlage (LSA) und Linksabbiegemöglichkeit von Binningen her in die Holeestrasse vorgelegt werden muss. Ohne umfassende Informationen über diese Variante mit konkreten Angaben über die Leistungsfähigkeit und erwartete Stauzeiten (auch für die Kreisellösung!), lässt sich der Grosse Rat auf ein verkehrstechnische Lösung mit unnötigen Staus und unverantwortbaren Folgen ein.