

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 «Verkehrsplan Basel-Stadt 2000»: **Verkehrsplan nach wie vor untauglich**

Mit Datum vom 19. April 1999 hatte sich die Verkehrsliga beider Basel zum Entwurf «Verkehrsplan Basel-Stadt» (Februar 1999) mit einer ausführlichen Stellungnahme vernehmen lassen. Neben der grundsätzlich kritischen Haltung gegenüber jenem Entwurf, hatten wir in einem sechs Punkte umfassenden Katalog unsere konkreten Vorstellungen und Forderungen zu einem von politischen Ideologien befreiten Verkehrskonzept dargelegt.

Mit dieser Stellungnahme möchten wir unsere sechs Punkte auf den inzwischen überarbeiteten Verkehrsplan 2000 abstimmen.

1. Darlegung der Stadtentwicklung in den nächsten 10 bis 20 Jahren: Welche Zukunft wollen wir für Basel?

Die Verkehrsliga beider Basel fordert die Regierung deshalb auf, für die Zukunft unseres Kantons klare Ziele zu formulieren, welche Basel sowohl als Standort der Wirtschaft, als auch als Wohnort und als Ort der kulturellen Begegnung portieren.

Eine Zielformulierung, welche eine zukünftige Verkehrspolitik auf die Nachfragelenkung ausrichtet und als wichtigsten Perimeter das Umweltschutzgesetz des Kantons Basel-Stadt zum Massstab hat, betrachten wir als verantwortungslos und inakzeptabel.

«Der Gesamtplan ist ein Kompass, kein Dogma. Er soll beweglich und anpassungsfähig sein». (Zitat aus : Orientierung Gesamtplan Basel von 1968)

Eine Nachfragelenkung würde unter anderem die Art und die Menge der Arbeitsplätze, die Standorte und die Menge der Wohnorte und allenfalls auch die Menge und die Dauer der Mobilitätsbewegungen festschreiben. Dies lehnen wir entschieden ab. Was es braucht ist ein «Bewältigungs-System», welches alle Bereiche mittels modernen Mitteln koordiniert und rechtzeitig Informationen grossräumig umsetzt.

2. Längst notwendiger Infrastrukturausbau darf nicht mehr auf die lange Bank geschoben werden

Die Verkehrsliga beider Basel fordert die Regierung deshalb auf, die Realisierung der schon vor Jahren in Aussicht gestellten und im VPBS erneut nur als längerfristige Optionen angeführten Infrastrukturausbauten für den MiV zügig an die Hand zu nehmen. Zu erwähnen sind insbesondere Gundeldinger-Umfahrung, Südzubringer, Unterführung Riehenring, Allschwiler Zubringer sowie noch zu erarbeitende Lösungen für den Aeschenplatz und den Centralbahnplatz.

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

Nach der unnötig langen Verhinderungsphase befindet sich das Stadtsanierungsprojekt «**Nordtangente**» nun mitten in der Realisierungsphase. Die von den Befürwortern stets prognostizierte Entlastung der Wohnquartiere ist zum Teil bereits Realität geworden, mit dem Baufortschritt werden auch diese Ziele vermehrt näher rücken. Diese markante Verbesserung der Wohnlichkeit, welche im Norden der Stadt ihre Umsetzung findet, wird andernorts gar nicht oder nur ineffizient an die Hand genommen.

Das Gundeldinger-Quartier braucht nebst dem **Südzubringer** auch die vor über dreissig Jahren vorgeschlagene Umfahrung, resp. Unterfahrung (Süd- und Westtangente gemäss Gesamtplan von 1968). «*Die Autobahnen werden zu einem Ring zusammengeschlossen. Dieser Autobahnring zerschneidet weder das Zentrum noch stört er die aussenliegenden Wohnquartier, weil er dort gelegt werden kann, wo die bestehenden Eisenbahnlinien durchführen.*» (Gesamtplan Basel von 1968).

Seit Jahrzehnten ist der **Aeschenplatz** ein wichtiger, aber völlig ungelöster Verkehrsknoten und bis heute sind sämtliche grosszügigen Sanierungsvorschläge (z.B. 1991/92 Gruppe Aeschen: Zweite Ebene mit Parkhaus) bestenfalls in den behördlichen Akten-schränken gelandet. Da der Druck der Öffentlichkeit nun gewachsen ist und man die Notwendigkeit von Parkings am Cityring nicht mehr um jeden Preis bekämpft, bieten sich nun, wiederum auf der Basis privater Initiativen, verschiedene Varianten zur Sanierung des Gebietes Aeschenplatz an.

Das «Flickwerk **Centralbahnplatz**», welches kurz vor seiner Vollendung steht, wird zu weiteren Verkehrsverlagerungen ins Gundeldinger-Quartier führen. Anstatt die Verflüssigung des Verkehrs am Cityring zu fördern, werden hier noch mehr Verkehrsträger und Verkehrsteilnehmer aufeinander losgelassen!

Der «**Anschluss Allschwil**» der Nordtangente, resp. die Entlastung von Basel-West durch den Birsigtal-Verkehr muss mit unserem Partnerkanton Basel-Landschaft umgehend an die Hand genommen werden. Einen Rückbau von Wasgenring und Luzernerring ohne entsprechenden Ersatz lehnen wir ab.

Den Vertragspartnern aus Deutschland muss die versprochene Fertigstellung der **Zollfreistrasse** zur Entlastung von Riehen nun endlich ermöglicht werden.

Um seine Funktionsfähigkeit sowohl für den öffentlichen als auch für den privaten Verkehr aufrechtzuerhalten, darf die **Hierarchie unseres Strassennetzes** nicht mehr weiter abgebaut werden. Der Äussere Ring und der Cityring müssen als wichtige Ring- und Sammelstrassen ihre Funktion wahrnehmen können, Einschränkungen zu Lasten des Individualverkehrs müssen vermieden werden, um die Wohnquartiere zu entlasten.

Sowohl der **Claragraben** als auch die **Hammerstrasse** haben wichtige Sammelfunktionen und sind für die Verflüssigung des Quartierverkehrs in ihrer Funktion zu erhalten.

3. Neuer «Verkehrsplan Nordwestschweiz» bzw. «Regio» unter Federführung einer interdisziplinären Arbeitsgruppe

Die Verkehrsliga beider Basel fordert die Regierung deshalb auf, ihre Verkehrspolitik in enger Absprache und im partnerschaftlich-gleichberechtigten Geist mit den umliegenden Kantonen – insbesondere Baselland – und mit den ausländischen Nachbarregionen zu entwickeln und umzusetzen. Dabei sollen diese Nachbargebiete durchaus ihren Teil der Mitverantwortung an der Problematik mittragen. Im Interesse, der äusserst komplexen Aufgabenstellung gerecht zu werden, erachtet es die Verkehrsliga als unumgänglich, das Projekt in die Hände einer eigens dafür zu bestimmenden, interdisziplinären Arbeitsgruppe (bestehend aus Vertretern der Wirtschaft, der Verkehrsverbände, der betroffenen Kantone und Nachbargebiete sowie weiteren Fachspezialisten) zu legen.

Was im Gesundheitswesen, im Bildungswesen, im Bereich der Wirtschaftfragen, ja sogar im Sport alltäglich und üblich zu sein scheint, will man beim Verkehrsplan Basel nicht wahrhaben. Es waren in den sechziger Jahren die Fachverbände der Ingenieure und Architekten, welche auf Grund eines Auftrages der Regierung und des Grossen Rates einen Gesamtverkehrsplan erarbeiteten. Was damals galt, sollte auch heute noch seine Gültigkeit haben: Politische Ideologien sind der falsche Massstab zur Erarbeitung eines dermassen weitreichenden «Konzeptes». Anstatt in sogenannten «Workshops» die Thematik zerreden zu lassen, müssen nun dringend Fachgremien involviert und verpflichtet werden.

Wir verlangen nach wie vor die Einsetzung einer interdisziplinären Arbeitsgruppe mit Einbezug unserer regionalen Nachbarn.

4. Raschmöglichste Realisierung eines umfassenden Parkingkonzeptes mit leistungsfähigem Parkleitsystem

Die Verkehrsliga beider Basel fordert die Regierung auf, im zu überarbeitenden und zu ergänzenden Verkehrsplan ein umfassendes Parkingkonzept und Parkleitsystem für Basel und – in Zusammenarbeit mit den Nachbargebieten – für die Agglomeration zu entwickeln. Nur so macht die grundsätzlich als richtig zu bewertende Erweiterung der Fussgängerzonen in der Innerstadt tatsächlich Sinn. Ohne ein solches Parkingkonzept werden aber die Verkehrsprobleme einfach nur in andere Quartiere verlagert.

Ein vor Jahren von privater Seite vorgeschlagenes Parkleitsystem, soll nun endlich realisiert werden und der Widerstand zum Bau von Parkings am Cityring und in der Innerstadt scheint nun nachgelassen zu haben. Man steht entsprechenden Projekten sowohl seitens der Behörden als auch der Medien erfreulicherweise wieder eher positiv gegenüber.

Nicht akzeptabel ist die «Festlegung des öffentlichen und privaten Parkplatzangebotes mit einem stadtumfassenden Parkplatzmanagement.» Die Restriktion für Parkplätze auf Privatareal, schränkt einerseits die freie Wahl der Verkehrsmittel und andererseits die Wahl des Wohnortes und das Angebot an Arbeitsplätzen drastisch ein. Wir interpretie-

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

ren auch in diesem Fall sowohl das Stadtmarketing als auch die Förderung des Wirtschaftsstandortes Basel anscheinend anders ein, als die Verfasser des Verkehrsplanes!

Wir fordern die entsprechende Anpassung der Parkplatzordnung und ein Parkplatzmanagement, welches die Bewältigung und nicht die Verhinderung als oberstes Gebot hat.

5. **Möglichst fließender Verkehr auf den Hauptverkehrs- und Quartiersammelstrassen**

Die Verkehrsliga beider Basel fordert die Regierung auf, die teils bereits umgesetzten, beschlossenen oder vorgesehenen Einschränkungen – insbesondere auf dem City-Ring und dem Äusseren Ring – rückgängig zu machen und in der weiteren Strategie grundsätzlich zu unterbinden. Es muss zur Verkehrspolitik gehören, die Funktion dieser Strassenkategorien – möglichst rascher und damit emissionsarmer Zu- und Abfluss des Verkehrs aus den Tempo-30-Zonen – uneingeschränkt zu ermöglichen.

Anstatt die Verflüssigung des Verkehrs zur Entlastung der Wohnquartiere auf den wichtigen Achsen zu fördern, werden diese in ihrer Funktion derart eingeschränkt, dass neue Stauzonen und noch mehr gegenseitige Behinderungen entstehen.

«Wir müssen also unsere Verkehrsknäuel entflechten und die einzelnen Fäden am richtigen Ort und möglichst kreuzungsfrei neu auslegen. Weil an den Stellen, wo Tram und Auto tüchtig aufeinander geraten, das Tram nicht pünktlich und das Auto nicht flüssig fährt: am Cityring und auf den Hauptstrassen.» (Gesamtplan Basel 1968)

Und was tut man im Jahre 2000, also drei Jahrzehnte später? Man plant und baut, wider besseren Wissens und trotz Warnung durch Experten und Verkehrsverbände, einen «Knäuel Centralbahnplatz», ein «Kreisel-Ei Dorenbach» und zwischen Drahtzugstrasse und Brombacherstrasse einen «Drämmli-Riehenring» voller Ampeln und Rampen.

Wir verlangen eine intelligente Kanalisierung und Verflüssigung der Verkehrsabläufe und dort wo es möglich und machbar ist, eine Entflechtung der verschiedenen Verkehrs-Trassen. Wir erwarten zukünftig den Einsatz von modernen Verkehrsleitmitteln und bei der Planung den Einsatz von Rechner-Simulationen. Da sich im Bereich der individuellen Verkehrsmittel (Roller, Stadtauto etc.) als auch auf dem Gebiet der Treibstoffe die Entwicklung sehr schnell verändern kann, muss auch eine Verkehrsplanung ein Optimum an Flexibilität aufweisen. Denn der Stadtverkehr und die dazu verwendeten Transportmittel werden sich in den kommenden Jahren stark verändern, sowohl im Güter- als auch im Personenbereich.

Zur vernünftigen und effizienten Versorgung und Entsorgung jeder Stadt gehört auch der individuelle Güterverkehr. Dieser darf in seiner Funktion nicht weiter eingeschränkt und behindert werden, sei es für Produkte des täglichen Lebens als auch für die Erstellung und Aufrechterhaltung der Infrastruktur. Der Güterumschlag braucht für die Aufrechterhaltung seiner Leistungsfähigkeit die entsprechenden Plätze.

6. Keine weitere Behinderung, sondern Bewältigung der Arbeitspendler-Ströme

Die Verkehrsliga beider Basel fordert die Regierung auf, in enger Zusammenarbeit mit den umliegenden Kantonen und Gebieten ein Konzept zu entwickeln, das geeignet ist, die Pendler-Verkehrsströme möglichst rasch auf sinnvoll gelegenen Geländen zum ruhenden Verkehr werden zu lassen und die Verbindungen zum Arbeitsort mit einem leistungsfähigen, raschen Shuttle-Dienst sicherzustellen. Darüber hinaus sind private Parkings in Unternehmensgebäuden bzw. auf deren Gelände mit allen sinnvollen Massnahmen (Baugesetzgebung usw.) zu fördern.

Es ist immerhin positiv zu vermerken, dass die Bedeutung des Wirtschaftsverkehrs für unseren Kanton anscheinend erkannt worden ist. Auf den Seiten 15 und 16 des Berichtes werden zwar Zahlen und Verkehrsströme erläutert und zum Teil deren Entwicklung prognostiziert. Was man jedoch dabei vergeblich sucht, sind die aus diesen Erkenntnissen abzuleitende Konsequenzen für das Gesamtsystem.

Wir erwarten nun, dass man auf fachlicher Ebene die Entwicklungstendenzen und die Chancen des Wirtschaftsstandortes Basel untersucht und die entsprechenden Zielvorgaben festsetzt. Da die benachbarten Wirtschaftsregionen die Wichtigkeit einer funktionierenden Mobilität längst erkannt haben, muss unsere Region und in vorderster Front unser Kanton in diesem Bereich klare Vorgaben definieren und auch entsprechend umsetzen. Es ist fast peinlich, wie lange man benötigte, um die Fahrpläne des regionalen OeV aufeinander abzustimmen. Es bleibt deshalb zu hoffen, dass eine wirtschaftliche Koordination im «Regionalbahn-Bereich» mit gegenseitigen finanziellen Beteiligungen in der allernächsten Zukunft umgesetzt werden kann. Dazu gehören unser Erachtens auch Projekte von Pendlerparkings mit Shuttlediensten im grenznahen Ausland.

Schlussfolgerung :

Als Dachverband für den Individualverkehr erwartet die Verkehrsliga beider Basel eine fachliche Behandlung und Umsetzung der anstehenden Mobilitätsfragen zum Wohle des Standortes Basel. Wir sind bereit, unsere fachliche Kompetenz in die Mitarbeit einer interdisziplinären Arbeitsgruppe als Projektorganisation einfließen zu lassen.