

# **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 Ratschlag 9323 «Claramatte»**

**Der Verkehrsliga beider Basel angeschlossene Verbände und Organisationen:**

**ACS Sektion Basel  
ASTAG Sektion Nordwestschweiz  
Gewerbeverband Basel-Stadt  
Handelskammer beider Basel  
IG Kleinbasel  
Pro Innerstadt  
StadtVereinigung  
SVIT Sektion beider Basel  
TCS beider Basel  
VSCI Nordwestschweiz  
Wirtschaftskammer Basel-Landschaft**

## Das Projekt «Claramatte» optimieren

Nach intensivem Studium des Ratschlages 9323 empfiehlt die Verkehrsliga beider Basel:

### 1. Antrag der Verkehrsliga beider Basel

**Dem Ratschlag 9323 «Aufwertung Claramatte» ist – unter Berücksichtigung der drei nachfolgenden, zwingend notwendigen Änderungen – grundsätzlich zuzustimmen**, auch wenn zu etlichen der vorgesehenen Massnahmen noch einige, auch sehr kritische Anmerkungen notwendig sind (siehe u.a. auch «Schlusswort» in diesem Papier).

- 1. Fahrbahn Klingentalstrasse auf mindestens 6 Meter verbreitern:** Die Fahrbahnbreite in der Klingentalstrasse zwischen Hammerstrasse und Claragraben, die im Projekt einerseits mit Gegenverkehr und andererseits mit einer minimalen Fahrbahnbreite von 5,60 Meter ausgewiesen wird (*Ratschlag Seite 14, Punkt 5.3.2.*), ist aufgrund des auf dieser Strasse tagtäglich abgewickelten, intensiven und unerlässlichen Warenanlieferungsverkehrs für Migros Markt, Manor, Pfister usw. mit teils sehr breiten LKW (Sattelaufleger) unbedingt auf mindestens 6 Meter zu verbreitern – oder aber der Gegenverkehr aufzuheben. Denkbar wäre allenfalls ein Gegenverkehrsregime lediglich zwischen Claragraben und Parkhaus.
- 2. Verzicht auf Gegenverkehr in der Klingentalstrasse zwischen Riehenring und Hammerstrasse:** Dieses Vorhaben widerspricht ganz klar den berechtigten und begründeten Bedürfnissen der dortigen Anwohner (u.a. Altersheime) und ist auch nicht notwendig, da der Abfluss des Parkinghaus-Verkehrs problemlos über den Claragraben und die Hammerstrasse bewältigt werden kann.
- 3. Verzicht auf Velo-Gegenverkehr in der Hammerstrasse:** Der gemäss Projekt geplante Velo-Gegenverkehr in der Hammerstrasse (*Ratschlag Seite 14 oben*), die als Hauptsammelstrasse Tempo 50 km/h (!) vorsieht, ist zu streichen. Das Unfallpotenzial, das damit unweigerlich zulasten der Velofahrenden geradezu fahrlässig in Kauf genommen würde, ist zu gross, um diese nicht verantwortbare Massnahme zu realisieren. Ausserdem ist nicht einzusehen, weshalb Velofahrende mit Fahrrichtung Unteres zu Oberem Kleinbasel nicht den in dieser Richtung vergleichsweise sicher befahrbaren Claragraben bzw. Riehenring nutzen sollen. Diese beiden Strasse liegen nicht mehr als 200 Meter von der Hammerstrasse entfernt.

**Die Verkehrsliga beider Basel dankt den Mitgliedern des Grossen Rates, wenn sie diese sehr wichtigen Projektänderungen beschliesst, die dazu beitragen, die Aufwertung der Claramatte deutlich zu optimieren.**

## 2. Begründung der Anträge im Detail

### 1. Breitere Fahrbahn in der Klingentalstrasse/Verzicht auf Gegenverkehr

Mit einiger Verwunderung konstatiert die Verkehrsliga aufgrund der Querschnittszeichnungen im Ratschlag (Seite 15), dass insbesondere in der **Klingentalstrasse eine Trottoir-Verbreiterung auf der Seite «Mobitare» von nicht weniger als 4.45 m vorgesehen ist.** Dies zusätzlich zu einer Verbreiterung auf knapp 4 Metern des Trottoirs auf Seite Claramatte. **Insgesamt würde damit die Klingentalstrasse, die beim besten Willen nicht als Fussgängerachse bezeichnet werden kann, eine Trottoirbreite von 8,4 Meter (!) ausweisen.** Ein enormer Luxus, wenn damit gleichzeitig gefährliche Kreuzungsmanöver auf der Strasse in Kauf genommen werden.

Das heisst konkret: Gerade die **Klingentalstrasse ist vor allem frühmorgens und am Vormittag eine ganz wichtige Zufahrtsverbindung für den Waren-Anlieferungsverkehr** grosser Einkaufsgeschäfte: Migros Claramarkt, Manor, Möbel Pfister usw. Diese Waren müssen, wie selbst beobachtet, zu einem grossen Teil mit schweren LKW (Sattelauflegern) abgewickelt werden. Mit der vorgesehenen minimalen **Strassenbreite von 5,60 würden damit im Gegenverkehr nicht nur für die beteiligten Motorfahrzeuge, sondern insbesondere auch für Langsamfahrzeuge – speziell Velos – immer wieder sehr heikle, ja sogar lebensgefährliche Kreuzungsmanöver entstehen.** Um diese Gefahr zu vermindern, ist die Klingentalstrasse – sofern sie überhaupt im Gegenverkehr betrieben werden soll – **auf mindestens 6 – 6,50 Meter zu verbreitern.**

Diese Verbreiterung ist absolut problemlos und würde am Gesamtkonzept nichts verändern, würde doch das Trottoir auf Seite «Mobitare» auch nach dem Umbau der Strasse ohnehin kaum Fussgängerverkehr aufweisen.

Auf diese Strassenverbreiterung könnte selbstverständlich verzichtet werden, wenn der im Projekt vorgesehene **Gegenverkehr in der Klingentalstrasse gänzlich aufgehoben würde.** Allenfalls wäre denkbar, dass der Gegenverkehr lediglich zwischen Claragraben und Parkhaus Claramatte eingeführt wird.

### 2. Verzicht auf Gegenverkehr in der Klingentalstrasse zwischen Hammerstrasse und Riehenring

Der Ratschlag 9323 betont mehrfach, dass die Anwohnerschaft am Projekt «Aufwertung Claramatte» mitgewirkt habe. Offensichtlich wurde aber mit nicht wirklich betroffenen **Anwohnern und Betrieben verhandelt**, denn mit dem Vorliegen dieses Ratschlages entstand gerade **bei den der Claramatte am nächsten angesiedelten und am stärksten betroffenen Anwohnern und Betrieben erhebliche Opposition.** Zu recht.

## VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

Neben den kürzlich festgestellten Differenzen mit den Anwohnern an der Drahtzugstrasse und den Vorkommnissen zur vorzeitigen Aufhebung der bisherigen Parkplätze muss im Rahmen des Projektes als **grundsätzliche Schwäche** bewertet werden, dass ausgerechnet im ersten Teilstück der Klingentalstrasse zwischen Riehenring und Hammerstrasse ebenfalls **Gegenverkehr vorgesehen ist, was zu erheblichen Beeinträchtigungen der dortigen Anwohnerschaft, insbesondere aber der dort bestehenden Alters- und Pflegeheime (Brantgasse, insbesondere aber Hammerstrasse 88) führen würde.**

Dieses Vorhaben steht ausserdem im krassen Widerspruch zu anderen Grundsätzen des Projektes, das beispielsweise eine Verminderung der Verkehrsbelastungen in der Drahtzugstrasse postuliert, diese Belastungen aber mit dem geplanten Gegenverkehr einfach in die untere Klingentalstrasse verlagern würde.

**Die Verkehrsliga beider Basel unterstützt die Forderung der Anwohner und der Pflegeheime, den Gegenverkehr in diesem Strassenabschnitt zu streichen. Denn: Er ist in diesem Abschnitt absolut nicht notwendig. Der Claragraben und die Hammerstrasse reichen bei weitem aus, um den Parkhausverkehr rasch und mit geringen Immissionen abzuleiten.**

### 3. Verzicht auf Velo-Gegenverkehr in der Hammerstrasse

Mit wachsender Besorgnis konstatiert die Verkehrsliga seit einigen Jahren, dass mit dem Ziel Verkehrsberuhigung (bzw. Behinderung des motorisierten Individualverkehrs) in der ganzen Stadt Verkehrsbauten errichtet werden, die in der **täglichen Praxis oft genug als lebensgefährliche Fallen speziell für den Langsamverkehr** (Velo, Fussgänger) qualifiziert werden müssen (siehe auch Punkt 1 dieser Begründungen).

Für den an der Hammerstrasse stattfindenden Güterverkehr und dessen Umschlag würden durch den Velogegenverkehr praktisch unlösbare und höchst gefährliche Situationen entstehen. Die Last- und Lieferwagen müssten für den Umschlag ihrer Ware die Fahrzeuge an manchen Orten auf dem Veloweg abstellen und würden sich so unweigerlich strafbar machen!

Man mag bei den verantwortlichen Behörden damit leichtfertig und kurzsichtig gegenüber dem motorisierten Individualverkehr argumentieren, dass im Falle eines Unfalles juristisch gesehen ohnehin der PW-Lenker die Hauptschuld tragen müsste und er deshalb entsprechend vorsichtig fahren würde. **Tatsache bleibt jedoch, dass bei einem Unfall zwischen PW oder LW und Velo an gefährlichen Stellen – z.B. mangels genügender Fahrbahnbreite – in erster Linie die Velofahrenden die Leidtragenden sind.** Die Projektverfasser solcher Einschränkungen nehmen damit höchst gefährliche Verkehrssituationen geradezu billigend in Kauf.

Kommt hinzu, dass bei einem zu grossen Teil der Velofahrenden leider nach wie vor eine vergleichsweise **grosse Disziplinlosigkeit herrscht**: Überfahren von

## VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

Stoppstrassen und Rotlichtern, Fahren nachts ohne Licht usw., was die Unfallgefahren zusätzlich deutlich vergrössert, gerade auch in der Hammerstrasse.

Unter diesen Aspekten ist es für die Verkehrsliga **absolut nicht nachvollziehbar**, weshalb die Hammerstrasse – als eine im Kleinbasel sehr bedeutende Hauptsammelstrasse (Tempo 50) mit wichtigem Verbindungscharakter zwischen Oberem und Unterem Kleinbasel – gemäss Projekt «Claramatte» **für den Velo-Gegenverkehr geöffnet werden soll**. Die Verkehrsliga bewertet dieses Vorhaben aus den genannten Gründen nicht nur als ausgesprochen gefährlich, **sondern geradezu als verantwortungslos**.

Ausserdem: Es ist für die Verkehrsliga beider Basel ebenso nicht einsehbar, **weshalb den Velofahrenden nicht zugemutet werden kann, für die Verkehrsbeziehung Unteres zu Oberem Kleinbasel den Claragraben zu benützen**, der lediglich knapp 200 Meter von der Hammerstrasse entfernt liegt. Diese Frage stellt sich im übrigen auch, wenn – unter anderem Velo-Verbände – es andererseits als völlig normal erachten, dass Automobilisten Fusswege von Parkhäusern zur City von über einem Kilometer zugemutet werden kann.

**Die Verkehrsliga beider Basel ersucht deshalb die Mitglieder des Grossen Rates dringend, den unsinnigen und speziell für Velofahrende lebensgefährlichen Gegenverkehr in der Hammerstrasse zu verhindern.**

## 3. Schlusswort

Auch wenn aus Sicht der Verkehrsliga beider Basel die «Aufwertung Claramatte» als **weiteres millionenteures «Nice-to-have»-Projekt** beurteilt wird, so kann es doch – insbesondere nach Berücksichtigung der in diesem Papier genannten Korrekturen – als akzeptabler Kompromiss bezeichnet werden.

Die Verkehrsliga begrüsst, dass am Rande der City endlich wieder einmal ein zusätzliches Parking gebaut worden ist. Ausserdem zeigt sie sich befriedigt, dass im Rahmen einer Einsprache aus dem Kreis der Verkehrsliga der Gegenverkehr in der Drahtzugstrasse aufgehoben wurde und gleichzeitig auch noch ein paar wenige Kurzzeitparkings in der Drahtzugstrasse und Hammerstrasse von der Aufhebung bewahrt werden konnten.

Für die Verkehrsliga beider Basel ist allerdings von elementarer Bedeutung, dass die in diesem Papier geforderten **drei Korrekturanträge im Rahmen der Beratung im Grossen Rat berücksichtigt werden**. Diese tragen ganz entscheidend zu einer **Verbesserung des Projektes bei, entlasten Anwohner ohne zusätzliche Behinderung des Verkehrs und sie bringen eine erhebliche Erhöhung der Sicherheit** – vor allem zugunsten des Langsamverkehrs.

Staatspolitisch bleibt zum Projekt Claramatte allerdings nach wie vor eine Grundsatzfrage, die nach Meinung der Verkehrsliga ein wichtiges Diskussions-Thema im Grossen Rat sein sollte: **Wie kommt es, dass eine Behörde – offensichtlich unter Umgehung zumindest des Parlaments und entgegen der Vorschläge der Konsenskonferenzen – mit einem privaten Erbauer eines Parkings Abmachungen treffen kann, wonach mit dem Bau eines privaten Parkings bestehende oberirdische Parkplätze aufgehoben werden?**

Auch wenn die Verkehrsliga die Privatinitiative des Parking-Erbauers sehr begrüsst und grundsätzlich auch unterstützt, so kann es nach Meinung der Verkehrsliga nicht angehen, dass **eine Behörde derartige Exklusiv-Vereinbarungen trifft, die – wie das Projekt «Claramatte» jetzt auch zeigt – einerseits Präjudizien und vollendete Tatsachen schaffen und andererseits finanzielle und verkehrspolitische Auswirkungen von grosser Tragweite haben, zu denen das Parlament unter dem Strich nur noch gezwungenermassen nicken kann**. Die Verkehrsliga ist der Meinung, dass der Basler Grosse Rat für solche Situationen seine legislative Gewalt wahren und dafür sorgen muss, dass die Behörde nicht unbotmässige Selbstläufer-Praktiken einführt.

**Die Verkehrsliga beider Basel dankt den Mitgliedern des Grossen Rates, wenn sie sich den Empfehlungen der Verkehrsliga anschliessen.**

Basel/Birsfelden, 5. Oktober 2004