

# **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 9343 «Aufwertung Klybeckstrasse»**

**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**

## Alte Fehler nicht wiederholen – und verschlimmern!

Nach intensivem Studium des Ratschlages 9343 «Aufwertung Klybeckstrasse» kommt die Verkehrsliga beider Basel – die Dachorganisation der Verbände des privaten Motorfahrzeugsverkehr in der Region Basel, die über ihre Mitgliederverbände in beiden Basel über 100'000 Mitglieder vertritt – zur Überzeugung:

Das im Ratschlag vorgestellte Strassenbauprojekt im Rahmen der «Aufwertung Klybeckstrasse» darf so nicht gebaut werden! Damit werden Fehler aus der Neugestaltung z.B. des Bahnhofvorplatzes und der Clarastrasse nicht nur wiederholt, sondern erheblich verschlimmert.

**Das Projekt weist zu viele grundlegende Mängel auf und steht – erst recht unter Berücksichtigung der angespannten Finanzlage des Kantons – in keinem auch nur annähernd vertretbaren Kosten-Nutzen-Verhältnis.**

Für die Verkehrsliga stehen – neben einer Vielzahl von geplanten Detail-Massnahmen, die zumindest Stirnrunzeln hervorrufen – vier entscheidende Projekt-Fehler im Vordergrund, die zwingend zu einer Ablehnung des Ratschlages 9343 führen müssen:

### 1. Gefährliche Vermischung von Fussgängern, Velo, Auto und Tram

Wie schon bei der Clarastrasse sollen nun auch in der Klybeckstrasse die heute klaren Trennungen zwischen Strassen-Verkehr und Fussgänger-Ebene verwischt, in den Bereichen der Tramhaltestellen sogar weitgehend aufgehoben werden. Für die in die Klybeckstrasse einmündenden Strassen sind Trottoir-Überfahrten vorgesehen.

Der niveaununterschiedlose Bahnhofplatz, aber auch praktische Erfahrungen aus der Clarastrasse (Querung Hammerstrasse) zeigen, dass es mit einer solchen «Verwischungsstrategie» laufend zu erheblichen Konflikten zwischen Fussgängern, Trams und übrigen Strassenverkehr kommt. In der Klybeckstrasse wird diese Gefahr noch erheblich verschärft, denn:

im Gegensatz zur Clarastrasse (und natürlich zum Bahnhofplatz), die heute weitgehend Fussgängerzone ist, **bleibt die Klybeckstrasse eine Hauptsammelstrasse mit Tempo 50, Tram, Autos, Velos und Fussgängern**. Die bewusste Aufhebung einer klaren Trennung der verschiedenen Fahr- bzw. Fussgänger-Ebenen wird **zwangsläufig immer wieder zu Konfliktsituationen führen**, die dann allerdings zulasten der schwächeren Verkehrsteilnehmer ausgehen dürften. Kann dies das Ziel der «Aufwertung» sein? Oder wird diese Konfliktsituation bewusst in Kauf genommen, um damit für später die Gründe zu liefern, um diese Hauptsammelstrasse früher oder später zur Quartierstrasse oder zur Fussgängerzone umzufunktionieren?

**Die Verkehrsliga beider Basel lehnt das Projekt «Aufwertung Klybeckstrasse» erstens ab, weil es – im Gegensatz zu den Aussagen im Ratschlag – die Sicherheit nicht verbessert, sondern erheblich beeinträchtigt.**

## 2. Tram- und Autoverkehr in permanentem Konflikt

Obwohl als Hauptsammelstrasse für Tempo 50 deklariert, wird mit den baulichen Massnahmen der motorisierte Strassenverkehr in der neugestalteten Klybeckstrasse massiv eingeschränkt. Durch die Verschmälerung der gesamten Fahrbahnbreite um rund 1.70 m reicht der Platz nach der Umgestaltung nicht mehr aus, damit Tram und PWs – geschweige denn auch kleinere LKWs – nebeneinander Platz finden (Gleisachse - Trottoir: neu weitgehend nur noch 2.70 m).

Wie schon unter Punkt 1 als Konfliktfeld zwischen Fussgängern und übrigem Verkehr hervor gehoben, wird es in der neugestalteten Klybeckstrasse **auch zwischen Tram und Motorfahrzeugverkehr permanent zu gravierenden Konflikten kommen** müssen. So steht u.a. im Ratschlag auf Seite 11, Abs. 2:

*Die vier Tramhaltestellen sind stark frequentiert. (...) An drei Haltestellen werden die Trottoirs um rund 1.00 m verbreitert und abgesenkt (Randsteinhöhe 2-3 cm). Die wartenden Fahrgäste haben mehr Platz und können bequem und sicher vor überholenden Autos ein- und aussteigen. (...) Vor der stadtauswärts liegenden Tramhaltestelle «Feldbergstrasse» besteht Platz für drei wartende Autos. Die Tramzüge können dadurch ungehindert in die Haltestelle einfahren, solange maximal drei Personenwagen vor dem Rotlicht stehen.*

Was aber, wenn – wie häufig der Fall – mehr als drei Autos warten?

**Wer die Verkehrssituation an der Klybeckstrasse – einer Hauptsammelstrasse – kennt, weiss, dass fließender Tramverkehr (und Autoverkehr) mit dem neuen Projekt reines Wunschdenken ist. Sowohl an den Tramhaltestellen als auch auf den weiteren verschmälernten Abschnitten der Klybeckstrasse werden sich Tram und Autoverkehr permanent in die Quere kommen – mit dem Resultat, dass weder Tramverkehr noch Autoverkehr fließen. Dies ist der zweite gewichtige Grund, weshalb die Verkehrsliga das Projekt ablehnt.**

## 3. Öffnung Halbanschlusses Klybeck zum vorneherein torpediert

Es ist **erklärtes Ziel der Nordtangente**, einen erheblichen Teil des Quell- und Zielverkehrs aus den Quartieren des unteren Kleinbasels sowie des St. Johann und Kan-nenfeld aufzunehmen und damit diese Gebiete **verkehrlich zu entlasten**. Aus diesem Grund wurden an der Nordtangente auch mehrere Anschlüsse bzw. Halbanschlüsse geplant – auch der Halbanschluss Klybeck.

Er soll dazu beitragen, dass der Verkehrs aus dem unteren Kleinbasel nicht mit dem Umweg Wiesekreisel auf die bzw. von der Nordtagente geleitet, sondern möglichst nahe an den Hauptsammelstrassen abgenommen werden kann. Ausserdem soll mit diesem Halbanschluss verhindert werden, dass der Verkehr mit Ziel Klybeck (z.B. Novartis) bereits im St. Johann von der Nordtangente abzweigt und auf das Lokalstrassennetz Richtung Kleinbasel geleitet werden muss.

## VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

Der Halbanschluss Klybeck wird bzw. wurde zwar gebaut, seine Inbetriebnahme aus politischen Gründen von der Basler Regierung jedoch vorerst ausgesetzt. Ob und wann dieser Halbanschluss in Betrieb genommen werden kann bzw. muss, wird sich erst nach der definitiven Inbetriebnahme der Tangente zeigen.

Mit den unter Punkt 1 und 2 **genannten massiven Einschränkungen** des motorisierten Verkehrs in der Klybeckstrasse wird nun aber **de facto eine Inbetriebnahme** des bestehenden Halbanschlusses **verhindert bzw. massiv erschwert**.

Den Projektverfassern muss mit dieser Absicht einerseits reine St. Florians-Politik vorgeworfen werden. Andererseits stellen sie mit ihrem Projekt wider besseres Wissen die ursprüngliche Funktion der Nordtangente als Hochleistungs-Sammelstrasse auch für den Quartierverkehr in Frage. Was auf der einen Seite mit dem unakzeptablen Projekt Klybeckstrasse allenfalls – aber nur theoretisch – an Wohnwert gewonnen und an Immissionen verhindert werden soll, wird auf der anderen Seite einfach in andere Quartiere und Strassenzüge exportiert.

**Die Verkehrsliga lehnt das Projekt «Klybeckstrasse» drittens deshalb ab, weil es eine Verkehrssituation schafft, die zu einem späteren Zeitpunkt – durchaus im Sinne von Verkehrsentlastungen in den Quartieren – nicht mehr korrigiert werden kann. In diesem Fall für die allenfalls notwendige Öffnung des Halbanschlusses Klybeck der Nordtangente.**

### **4. Ein weiteres «Nice to have» für vier Millionen Franken**

Basel gefällt sich seit einiger Zeit, gerade hinsichtlich Verkehrsbauten sich Projekte zu leisten, die bestenfalls als «nett zu haben», keinesfalls aber als «notwendig» zu qualifizieren sind – und dies mit Millionen-Investitionen. Darunter fallen unter anderem: die «Neugestaltung» im Bereich Rütimyerplatz, die «Aufwertung» der Claramatte und jetzt auch die «Aufwertung» der Klybeckstrasse. Diese und weitere Bauvorhaben kosten Millionen, ihr Nutzen für die Allgemeinheit, ja – bei nüchterner Abwägung aller objektiven Vor- und Nachteile – auch für die ansässige Quartierbevölkerung muss allerdings als sehr gering beurteilt werden.

**Angesichts der angespannten Finanzlage des Kantons, der veranschlagten vier Millionen Franken Investitionskosten für die Umgestaltung der Klybeckstrasse und des damit erzielten Nutzens muss das Projekt als unsinnige, ja geradezu als unverantwortlich qualifiziert werden. Dies ist für die Verkehrsliga beider Basel der vierte gewichtige Grund für ihre ablehnende Haltung.**

## 5. Fazit

**Angesichts der ohnehin prekären, immer mehr durch sinnlose und kontraproduktive Behinderungen zusätzlich eingeschränkten Verkehrskapazitäten – nicht zuletzt im Kleinbasel – und nicht zuletzt unter Berücksichtigung der hohen Kosten bei höchst angespannter Finanzlage des Kantons lehnt die Verkehrliga beider Basel das Projekt «Aufwertung Klybeckstrasse» ganz entschieden ab. Die Verkehrliga empfiehlt den Mitgliedern des Grossen Rates ebenfalls, das Projekt bzw. die dafür vorgesehenen finanziellen Mittel abzulehnen.**

Das Projekt wiederholt alte Fehler. ja, es verschlimmert sie noch erheblich.