

Fluch und Chance der Mobilität

Autor(en): Anita Vonmont

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 2000

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/90eb8ecf-8976-46e0-9d41-ba922a8b41d4>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

Wirbel um den Basler Verkehrsplan

Anita Vonmont

Wenige politische Vorlagen haben in Basel in den letzten Jahren einen solchen Wirbel verursacht wie der Basler «Verkehrsplan», in dem der Regierungsrat in groben Zügen die angestrebte Zehnjahres-Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur (Schienenverbindungen, Strassen u.ä.) und zum Teil des Verkehrsmanagements (Verkehrsleitsystem u.ä.) im Kanton Basel-Stadt behördenverbindlich formuliert.

Beim «Verkehrsplan 2000» handelt es sich noch nicht um die Endfassung (diese wird im laufenden Jahr 2001 vorliegen), sondern um den zweiten Verkehrsplan-Entwurf. Die hier aufgeführten grundsätzlichen Ziele dürften sich jedoch in der Endfassung gleich bleiben:

- Mehr Platz für Fussgänger. Zusätzliche und besser vernetzte Flächen.
- Förderung des Veloverkehrs. Neue Abstellflächen, Vervollständigung des Velonetzes.
- Vorrang für den öffentlichen Verkehr. Langfristige Ein-Prozent-Anhebung des heutigen Modal-Splits, der ohne neue Massnahmen zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs (ÖV) nach Fertigstellung der Nordtangente um rund vier Prozent zurückgehen würde.
- Reduktion der negativen Auswirkungen des Motorfahrzeug-

verkehrs, wobei der Wirtschaftsverkehr «stets in einem angemessenen Umfang» möglich bleiben soll.

- Umdenken beim ruhenden Verkehr: Reduktion der oberirdischen Parkplätze auf Allmend, vor allem durch umfassende Parkraumbewirtschaftung und neue unterirdische Parkings.

Diese Ziele sollen nach dem Grundsatz der Angebotsplanung mit Nachfragelenkung verfolgt werden: Der Kanton definiert das Angebot der Verkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung nicht nur der Verkehrsnachfrage, sondern aller Interessen des Wohn- und Wirtschaftsstandorts Basel; und er ergreift Massnahmen im Interesse eines optimierten Gesamtsystems. Jedem Ziel sind Massnahmen zugeordnet. Die kostenintensivsten Vorhaben betreffen zum einen den ÖV-Bereich, wo unter anderem eine

Schienenverbindung Bahnhof SBB-EuroAirport, eine unterirdische Schienenverbindung zwischen den drei Basler Bahnhöfen mit Zusatzhaltestelle Marktplatz, ein Innenstadt-Tramtunnel und grenzübergreifende Tramlinienverlängerungen erwähnt sind. Zum anderen sind auch im Bereich des Motorfahrzeugverkehrs neue (im ersten Entwurf noch nicht verbindlich aufgelistete) Grossprojekte mit Kosten in dreistelliger Millionenhöhe enthalten: Zubringer Allschwil, A2-Südzubringer mit Umfahrung Gundeldingen, Parkings am Innenstadtrand.

Hart umstritten

Bereits der erste, 1999 präsentierte Entwurf dieses Richtplans führte mit seiner Prioritätensetzung zu Gunsten des öffentlichen und nicht-motorisierten Individualverkehrs zu lautstarken Protesten, unter anderem aus dem Nachbarkanton Basel-Stadt, dessen Gewerbeverbandsdirektor den Basler Verkehrsplan pauschal als pendler- und wirtschaftsfeindlich und rundum untauglich kritisierte. Noch heftiger unter Beschuss geriet im fol-

genden Jahr der überarbeitete Entwurf, obgleich er nun mehrere neue, grosse Strassenbauvorhaben einschloss.

In einem gemeinsamen Medienauftritt verwarfen führende Vertreter von ACS, TCS, Verkehrsliga, Hausbesitzerverein und «Pro Innerstadt» im August 2000 den neuen Verkehrsplan-Entwurf weiterhin als motorfahrzeug- und wirtschaftsfeindliche «Wunschvorstellung ohne Bezug zum realen Verkehrswachstum». Und sie kündigten den Boykott der tags darauf beginnenden «Workshops» an, in denen die federführende SP-Baudirektorin Barbara Schneider den Verkehrsplan am runden Tisch statt in einer erneuten schriftlichen Vernehmlassung zur Weiterbearbeitung vorgesehen hatte. Am gleichen Tag trat zudem eine Gruppe von bürgerlichen und DSP-Grossräten an die Öffentlichkeit und verlangte eine parlamentarische Verkehrsplan-Sondersitzung, da sonst eine aktuelle Verkehrsplan-Diskussion im Parlament nicht stattfinden könne. Unter den Tisch fiel allerdings, dass das Parlament ein Jahr zuvor – pikanterweise gegen die Stimmen vieler Sondersitzungsbefürworter – den Verkehrsplan zur Beurteilung an seine Gesamtverkehrskommission (GVK) überwiesen hatte, was noch im Jahr 2000 eine parlamentarische Diskussion des ersten und in diesem Rahmen auch des aktuellen Verkehrsplan-Entwurfs erlaubt hätte.

Jene Diskussion wurde nun integriert in die Sondersitzung, für deren Einberufung die Grossratsgruppe genügend Unterschriften gesammelt hatte. Und die «Workshops» fanden wie geplant mit Vertretern aus dem Verkehrs-, Bau- und Planungsbereich, aus Gewerbe, Quartierorganisationen, politischen Parteien und Nachbargemeinden, doch ohne die härtesten Kritiker statt. Letztere deponierten ihre Beurteilung schriftlich bei der Verwaltung und erneut an einer Medienkonferenz, an der sie den Abbruch der «Übung» Verkehrsplan und einen kompletten Neubeginn forderten.

Mit ihren Auftritten beziehungsweise Nicht-Auftritten haben die Automobilverbände und ihre Mitstreiter den Verlauf der Basler Verkehrsplan-Diskussion massgeblich in ihrem Sinne beeinflusst. Und manche mögen sich angesichts der vernichten-

den Kritik von doch einigen wirtschaftsmächtigen Wortführern die Frage gestellt haben, ob sich an der Schwelle zum 21. Jahrhundert wieder eine Rückbesinnung auf die Wertvorstellungen der nachfrage- und strassenorientierten Verkehrsplanung der 60er Jahre abzeichnet.

In einen grösseren Zusammenhang gestellt verlieren sich solche Annahmen allerdings wieder. Ein Gutteil des Engagements gegen den Verkehrsplan lässt sich zweifellos mit den Regierungs- und Grossratswahlen erklären, die das Jahr 2000 allgemein prägten. Und insgesamt wurde der Verkehrsplan-Entwurf 2000 in den «Workshops» und auch in der politischen Verkehrsplan-Sondersitzung von breiten Teilen der Bevölkerung bzw. ihren Vertretungen zwar nicht vorbehaltlos, aber grundsätzlich klar unterstützt. Die Grossrätliche Gesamtverkehrskommission erklärte sich in der Sondersitzung in ihrem fachlichen, nicht politisch begründeten Bericht sogar mit dem «milderen» ersten Verkehrsplan-Entwurf in allen wesentlichen Zielen und Grundsätzen meist einstimmig, teilweise mehrheitlich, einverstanden und lehnte die im zweiten Entwurf verbindlich enthaltenen Strassenbauten Zubringer Allschwil und A2-Südzubringer Umfahrung Gundeldingen ab.

Wie ein Blick auf die Geschichte der Basler Verkehrsplanung zeigt, dreht der Verkehrsplan-Entwurf 2000 das Rad von den Inhalten her nicht zurück, markiert aber auch keinen gewaltigen Sprung nach vorn. Vielmehr führt er eine Entwicklung fort, die sich in den Basler Gesamtverkehrsplänen seit den 50er Jahren ablesen lässt: die Entwicklung von der dem Autoverkehr angepassten Stadt (Leibbrand-Bericht, 1958, nicht realisiert) über die die Innenstadt beruhigenden, doch strassenlastigen Cityring- und Autobahnringkonzeptionen der 60er Jahre (Bericht der Ingenieur- und Architekten-Fachverbände 1960–62) zur langsamen Verlagerung von motorisiertem Individual- auf öffentlichen Verkehr und Förderung auch des Velo- und Fussgänger-Verkehrs (z. T. Analyse Grabe 1976, v. a. Grabe-Beurteilung von Regierungsrat, 1979, und Grossrats-Gesamtverkehrskommission, 1984).

Der aktuelle Basler Verkehrsplan-Entwurf postuliert in keinem Punkt etwas komplett Neues. Jedoch werden die verkehrspolitischen Ziele und Grundsätze nun umfassender und vor allem nachdrücklicher als bisher vorgebracht. In allen Teilen, am wenigsten ausgeprägt im Massnahmenteil, wird die grundsätzliche Stossrichtung klar: Das steigende Bedürfnis nach Mobilität wird erkannt. Es soll jedoch im Rahmen einer Wirtschafts- und Wohninteressen berücksichtigenden Verkehrspolitik nicht über einen weiteren Ausbau des Strassennetzes befriedigt werden, sondern vielmehr über dessen effizientere Nutzung, über die weitere Erhöhung der ÖV-Kapazität und über das verstärkte Zusammenwirken des Gesamtverkehrssystems mit seinen verschiedenen Verkehrsträgern – dies immer im

Sinne einer umweltschonenderen und mit der Stadtentwicklung koordinierten Verkehrsentwicklung.

Zusätzlich untermauert werden solche Aussagen dadurch, dass die Ziele anders als in früheren Gesamtverkehrsplänen auch gesetzlich abgestützt sind (kantonales Umweltschutzgesetz 1991). Allgemein haben sich die Rahmenbedingungen für Planungen im Sinne des Basler Verkehrsplans verbessert. Nebst der erwähnten Umweltschutzgesetzgebung setzen auch steigende Nutzungsansprüche ans knappe Gut Raum der Nachfrage nach motorisierter Mobilität Grenzen. Und mit der die Staatsfinanzen belastenden Wohnstandort-Konkurrenz durch das grüne Umland haben die Anliegen der städtischen Wohnbevölkerung mehr Bedeutung erhalten.

Der Verkehrsplan soll dem steigenden Bedürfnis nach Mobilität Rechnung tragen. Über das «Wie» gehen die Meinungen auseinander.



Nicht nur in Basel, auch in den Städten Bern, Luzern und anderswo in der Schweiz wird in jüngster Zeit versucht, auf diese Herausforderungen mit Verkehrskonzepten zu reagieren, welche die traditionell nachfrageorientierte Verkehrsplanung mit entsprechendem Strassenausbau durch eine Angebotsplanung mit Nachfragelenkung (Definition des möglichen Angebots, gewünschte Verteilung durch attraktivitäts-beeinflussende Massnahmen) ersetzen. Dies entspricht einem neueren, doch fachlich solide abgestützten Ansatz in der Verkehrsplanung, bei dem vorhandene gesetzliche und politische Grenzen stärker gewichtet werden.

All dies führt dazu, dass der jüngste Basler Gesamtverkehrsplan mehr Gewicht erhält als frühere verkehrspolitische Richtlinien, was bei den heftigen Abwehrreaktionen der Interessensvertreter des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ebenfalls mitgespielt haben mag. Wer bisher darauf bauen konnte, dass auf dem Papier zwar die ÖV-Förderung als vorrangig galt, in Realität aber vorrangig in den MIV investiert wurde (jüngstes Beispiel: Nordtangente), kann die gleiche Gewissheit künftig nicht mehr haben. Dennoch: Eine Garantie auf Umsetzung der Verkehrsplan-Vorgaben besteht natürlich nicht. Die Umsetzung erfolgt immer noch über Projekte, die Geld kosten und vom Parlament bewilligt werden müssen. – Doch dies lässt sich erwarten: 2001 sollte der Regierungsrat den Verkehrsplan in der wohl kaum mehr grundlegend veränderten Endfassung verabschieden.

Kultur