

Strassen in Basel. Verkehr verbindet

Autor(en): Christian Greif
Quelle: Basler Stadtbuch
Jahr: 1990

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/65c4db14-ba1b-4ae2-85f7-c10538fbc93d>

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>

Quartierstrassen – gehören zur Wohnumgebung

Die Verkehrsaufgabe von Quartierstrassen besteht im Gewährleisten des Zugangs bzw. der Zufahrt zu den anstossenden Liegenschaften. Erwünscht ist auch Platz zum Abstellen von Fahrzeugen. Aber in den Quartierstrassen wäre die Funktion «Allmend» mindestens so wichtig wie die Funktion Verkehr. «Wäre», weil sich der motorisierte Verkehr auf Kosten der andern Funktionen ungebührlich ausgebreitet hat. Das Spielen von Kindern auf neutralem Boden, nicht im Spielghetto abgesondert, sondern vermischt mit dem Leben Erwachsener, ist kaum mehr möglich. Das Überqueren der Strasse ist für alte Menschen und Behinderte mühsam und gefährlich. Signaltafeln und abgestellte Fahrzeuge verschandeln städtebaulich schöne Räume.

Tempo-30-Zonen sind ein Schritt in die gute Richtung. Aber sie dürfen nicht mit einem Sammelsurium von Strassenmöblierung erkaufte werden. Vielmehr sind alle Signale und Markierungen in den Quartierzellen wegzuräumen und dafür der Gegenverkehr wieder einzuführen: Wenn man nicht überall kreuzen kann, passt man besser auf! Fürs Verweilen oder Spielen geeignete Strassenabschnitte sind von parkierten Autos freizuhalten, denn es ist

Sache des Fahrzeughalters, nicht der Allgemeinheit, für einen Parkplatz zu sorgen. Wenigstens am Rand der Quartierzellen soll das Trottoirnetz zusammenhängen; die Autos fahren dann über eine «Hemm-Schwelle» ins Wohngebiet hinein.



Signet für den Versuch mit Tempo 30 im Niederholz, Riehen.

◀

Quintessenz

Nur durch eine gewandelte «Software», vor allem in unsern Köpfen, nicht durch «Hardware» in Form von Rampen oder Tunneln, kann der Verkehr mehr zur Lebensqualität beitragen. Hoffentlich entdecken viele Menschen, dass sie zu Fuss oder auf dem Velo am mobilsten sind!

Christian Greif

Verkehr verbindet

Verkehrswege verbinden. Verbindungen sind die Grundlage jeder Gemeinschaft. Werden sie unterbrochen, so zerfällt die Gemeinschaft wieder in ihre isolierten Teile.

In unserem Zeitalter ermöglichen die Verkehrswege, dass Menschen erhebliche Distanzen überwinden und von Angesicht zu Angesicht miteinander reden können. Die Einschränkung der Mobilität reduziert diese Kommunikationsmöglichkeit, vermindert also die Lebensqualität. Deshalb sollten die mit dem Wunsch der Menschen nach Erweiterung des persönlichen Horizontes, der Vertiefung ihrer Bezie-

hungen zueinander und der Güterversorgung verbundenen Verkehrsprobleme gelöst werden. Die Verkehrsverhinderung stellt keine Lösung dar.

Standortverpflichtungen

In grauer Vorzeit war es wohl ein Flussübergang, ein Bootssteg, vielleicht eine Fähre oder auch nur eine Furt, die den Wanderer oder Reisenden ans Rheinknie führten. Aber schon die erste keltische Siedlung im zweiten Jahrhundert vor Christus zeigte stadtähnliche Züge, was auf «Produktionsanlagen», Handel und

Verkehr hinweist. Über Jahrtausende hinweg hat sich die Verkehrsverbindung «Basel» bewährt und gefestigt. Sie diente den Kelten und den Römern, bestätigte sich im Mittelalter und wird ebenso den Anforderungen der Neuzeit gerecht.

Basel verdankt seine geistige und kulturelle Entwicklung vor allem der Verkehrslage. Der Reisende, der in ihren Mauern Schutz und Unterkunft suchte, liess nicht nur Geld zurück, sondern bereicherte unsere Stadt durch sein Wissen, seine Informationen, seine Gedanken und Ideen. Auf dieser Grundlage konnte sich der Humanismus entwickeln. Ohne leistungsfähige Verkehrsverbindungen hätte in Basel weder das Konzil von 1431 bis 1449 stattfinden können noch letztes Jahr die Europäische Ökumenische Versammlung «Frieden in Gerechtigkeit».

Anschluss an die Zukunft

Basel öffnete der Schweiz den direkten Zugang zum Meer auf dem Wasserwege. Basel besass den ersten Bahnhof der Schweiz und auch den ersten Flugplatz. Von Basel (nämlich von Ständerat Willi Wenk) ging 1925 die Gründung der HAFRABA aus – der Autobahn, die Hamburg mit Basel über fast 1000 Kilometer hinweg verbindet. An der Schwelle zum dritten Jahrtausend, mit Ausblick auf den «Europäischen Wirtschaftsraum» und die zu erwartende Vielfachung der Verkehrsströme, kann Basel seine Verpflichtung als Verkehrsdrehscheibe Europas nicht einfach negieren.

Kampf um Schiene und Strasse

Als im letzten Jahrhundert das europäische Schienennetz erbaut wurde, entbrannte – nach anfänglicher Ablehnung – unter verschiedenen Regionen der Schweiz ein Kampf um die ersten Anschlüsse. Die mit dem Ausbau der Eisenbahn verbundene Verlagerung eines Teils des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene brachte den Ortschaften an den beiden Hauenstein-Übergängen empfindliche wirtschaftliche Einbussen ein und löste eigentliche Strukturkrisen aus.

In den 30er Jahren dieses Jahrhunderts kam es in Europa zu einer Renaissance des Strassenbaus: das europäische Autobahnnetz wurde errichtet. Die Schweiz blieb aber 30 Jahre untätig.

Erst ab 1960 schritt man auch hierzulande zum Aufbau des Nationalstrassen-Netzes (von dem man – nach Ablehnung der Kleeblatt-Initiativen und der Initiative «Stopp dem Beton» – hoffen kann, dass es noch in diesem Jahrhundert vollendet wird). Die Verkehrsleistung «der Strasse» betrug 1986 87 Prozent der Personenkilometer und 52,5 Prozent der Tonnenkilometer (Stat. Jahrbuch der Schweiz, 1989). Ohne die laufende Anpassung unserer Schienen- und Strassenverbindungen an den Bedarf wäre die Industrialisierung der Schweiz und ihr einzigartiger Wohlstand nicht möglich geworden.

20 Jahre N2

Am 23. Dezember 1969 wurde die Baselbieter Strecke der N2 eingeweiht: Eine 30 Kilometer lange, mit 12 Brücken und 4 Tunnels ausgerüstete internationale Hochleistungsstrasse – zu diesem Zeitpunkt das grösste Bauwerk in der Geschichte des Kantons Basel-Landschaft. Regierungsrat Theo Meier schrieb dazu in den Baselbieter Heimatblättern: «Die N2 bringt vor allem uns Eidgenossen – nicht nur in der Weihnachtszeit – näher.»

Die Osttangente, der Basler Teil der Nationalstrasse N2/N3, wurde 1980 vollendet (der Anschluss «Gellert-Dreieck» 1986). Die knapp 6 Kilometer lange und über 550 Millionen Franken teure Hochleistungsstrasse stellt den Anschluss Basels ans schweizerische Nationalstrassen-Netz dar und verbindet uns gleichzeitig mit Deutschland, Ost- und Südeuropa. 12 Prozent dieser Autobahn führen durch Tunnels, 57 Prozent sind Brücken, und nur 31 Prozent liegen auf «gewachsenem» Untergrund. Gegen die Linienführung dieser sogenannten «inneren Osttangente» regte sich in Basel-Stadt politischer Widerstand. Im Kanton Basel-Landschaft hingegen kämpften zwei Regionen für «ihre» Autobahn-Anschlüsse, nämlich der Bezirk Sissach und das «Komitee für die N2 durch das Ergolzthal»...

Die Schwarzwaldbrücke kam am 19. Dezember 1973 in Betrieb. Die Brücke, auf der man relevante Verkehrszählungen durchführt, wurde in den ersten zehn Jahren (1974 bis 1983) von über 200 Millionen Motorfahrzeugen und 15 Millionen Velos und Mofas überquert. Inzwischen hat der Verkehr um rund ein Drittel zugenommen. 1988 passierten nicht weniger als 30 Mil-

tionen Motorfahrzeuge die Schwarzwaldbrücke, wovon rund 18 Millionen als «N2-Anteil» und rund 12 Millionen als «Lokalstrassen-Verkehr» ausgezählt wurden.

Im Hirzbrunnen könnte man wohl kaum mehr von «Wohnqualität» sprechen, wenn sich der Lokalverkehr von 12 Millionen Motorfahrzeugen pro Jahr durch seine Quartierstrassen zwingen müsste.

Umstrittene Nordtangente

Noch mehr als die Osttangente ist die Nordtangente in Basel politisch umstritten. Vor mehr als zehn Jahren geplant, konnte mit ihrem Bau – infolge von politischen Verzögerungen, Einsprachen und Beschwerden – bis heute noch nicht begonnen werden. Im Jahre 1986 haben sich sowohl der Basler Grosse Rat als auch die Stimmbürger für die Nordtangente entschieden. Aber die Gegner reklamieren eine nicht systemkonforme Umweltverträglichkeits-Prüfung. Die Befürworter wiederum bezeichnen die nicht abreisenden Einsprachen und Rekur-

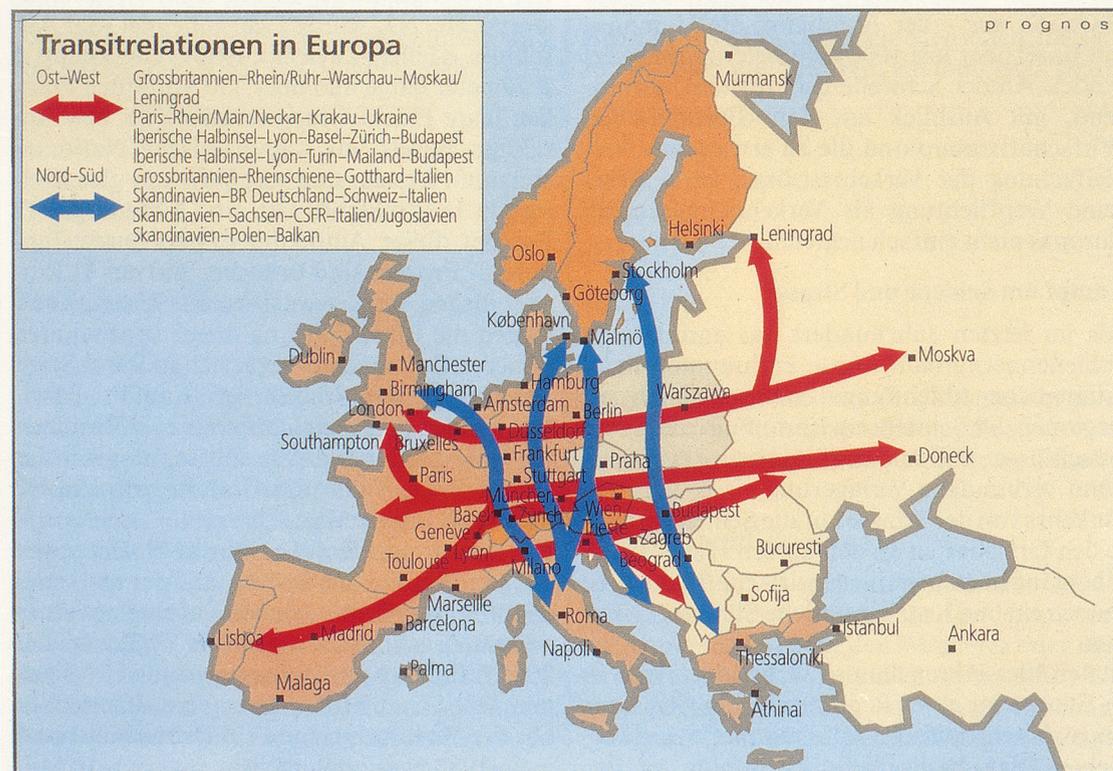
se als Missbrauch der rechtsstaatlichen Einrichtungen.

Französische Autobahn

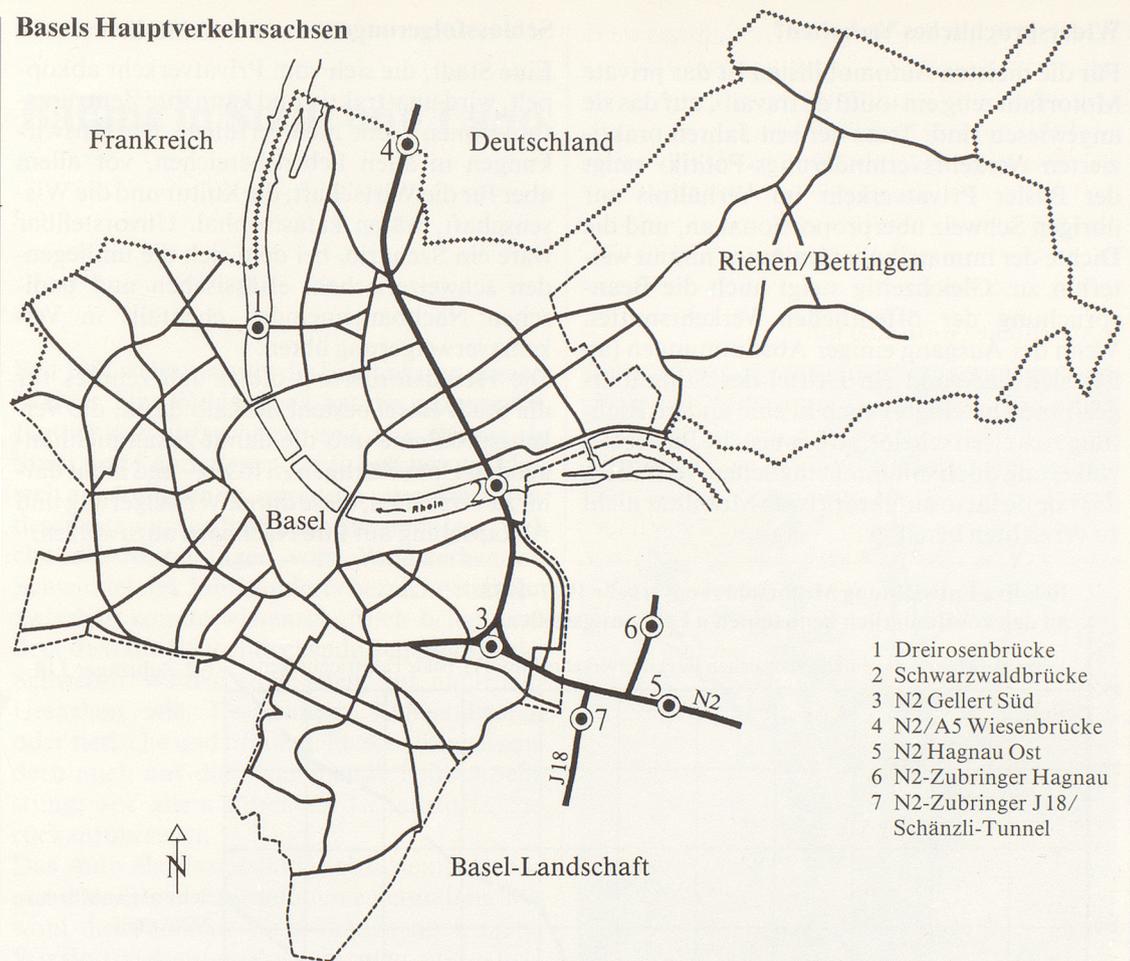
Am 7. Juni 1989 hat Frankreich seine Autobahn A35 im Bereich des Milchsuppen-Areals bis an die Schweizer Grenze geführt. Auf der Schweizer Seite besteht keine adäquate Fortsetzung. Zum Zeitpunkt dieses Berichtes (Oktober 1990) wird der auf der A35 kanalisierte Verkehr von bis zu 10000 Fahrzeugen pro Tag – zum grossen Teil Lastwagen – über das Quartiernetz des Kannenfeld- und Horburg-Quartiers geleitet. Die Verkehrsstörungen sind erheblich und beeinträchtigen die Wohnqualität in den betroffenen Gebieten in unzumutbarer Weise.

Im Schnittpunkt der europäischen Verkehrsströme

Die Erwartungen Europas an Basel sind hoch. Als erste und teilweise einzige Stadt wird sie Verkehrsknotenpunkt der deutschen und fran-



Basels Hauptverkehrsachsen



zösischen Hochgeschwindigkeitsnetze und Anschlussmoment für die schweizerische «Bahn 2000» an diese. Alle europäischen Metropolen werden dann täglich innerhalb eines Zeithorizontes von zwei Stunden erreichbar sein. Dem «EuroAirport» wird im Rahmen des Europäischen Wirtschaftsraumes eine zentrale Bedeutung zukommen, insbesondere wegen seiner idealen Lage im Schnittpunkt des europäischen Hochleistungs-Schienennetzes. Ab Basel können schon heute über 40 europäische Städte direkt angefliegen werden. Diese zentrale Verkehrslage sichert Basel einen gewichtigen Standortvorteil für Unternehmen, die im gesamteuropäischen Raum tätig sind.

Im Namen des Umweltschutzes

Die sich von Jahr zu Jahr vergrößernde Verkehrsmenge (Zuwachs in den letzten Jahren rund 4 bis 6 Prozent p.a.) verursacht eine

steigende Belastung der Umwelt, vorwiegend durch Lärm und Abgase. Unter dem Druck verschiedener Umweltschutz-Organisationen hat die Basler Regierung eine Strategie entwickelt, mit der vor allem die Automobilisten zum «Umsteigen» aufs öffentliche Verkehrsmittel veranlasst werden sollen. Die zum Teil durchgeführten, in Durchführung befindlichen oder geplanten Massnahmen bestehen vorwiegend in der Verkehrslenkung (Geschwindigkeitsbegrenzungen, Fahrverbote, Einbahnstrassen), baulichen Massnahmen (Schwellen, Verengungen), der Verminderung des Parkplatz-Angebots und der Reduktion der für die Motorfahrzeuge zur Verfügung stehenden Verkehrsfläche. Diese von der Wirtschaft, dem Gewerbe und den meisten Verkehrsverbänden (ACS, TCS, FRS usw.) als «Verkehrshinderungs-Politik» apostrophierten Massnahmen stossen auf zunehmenden Widerstand.

Widersprüchliches Verhalten?

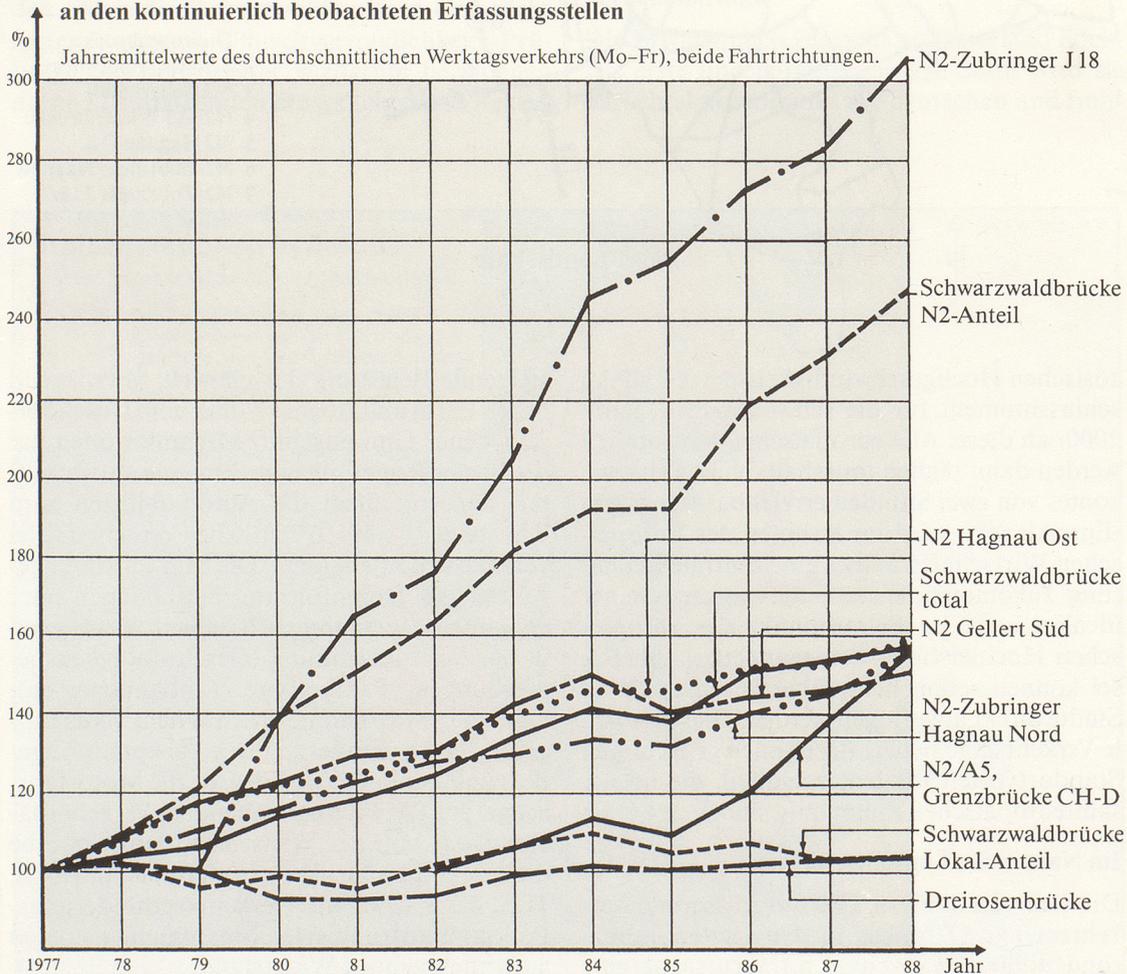
Für die meisten Automobilisten ist das private Motorfahrzeug ein «outil de travail», auf das sie angewiesen sind. Trotz der seit Jahren praktizierten «Verkehrsverhinderungs-Politik» steigt der Basler Privatverkehr im Verhältnis zur übrigen Schweiz überproportional an, und die Dichte der immatrikulierten Autos nimmt weiterhin zu. Gleichzeitig steigt auch die Beanspruchung der öffentlichen Verkehrsmittel. Wenn der Ausgang einiger Abstimmungen (an der sich nur rund ein Drittel der Stimmbürger/innen beteiligte) auch in eine andere Richtung zu weisen scheint, so beweist die Basler Bevölkerung doch mit ihrem täglichen Verhalten, dass sie de facto auf ihre private Mobilität nicht zu verzichten bereit ist.

Schlussfolgerungen

Eine Stadt, die sich vom Privatverkehr abkoppelt, wird unattraktiv und kann ihre Zentrumsfunktionen nicht mehr erfüllen. Die Auswirkungen in allen Lebensbereichen, vor allem aber für die Wirtschaft, die Kultur und die Wissenschaft, wären katastrophal. Unvorstellbar wäre ein Szenario, bei dem sich die umliegenden schweizerischen, elsässischen und badi-schen Nachbargemeinden ebenfalls in Verkehrsverweigerung üben.

Die Herausforderung dieses Jahrzehntes für die Stadt Basel besteht deshalb darin, die Verkehrsprobleme und die damit zusammenhängenden Umweltfragen zu lösen – und nicht darin, zu versuchen, diese durch Verweigerung und Abkapselung auf ihre Nachbarn abzuwälzen.

**Relative Entwicklung Motorfahrzeugverkehr 1977–1988
an den kontinuierlich beobachteten Erfassungsstellen**



Die Verkehrsdaten der kontinuierlich betriebenen Erfassungsstellen weisen – bezogen auf den jeweiligen Basiswert – folgende charakteristische Verkehrsentwicklungen aus:

- Markante relative als auch absolute Verkehrszunahmen auf der Autobahn-Stammachse wie auch auf den Zubringern. Einzig im Jahre 1985 ist eine Stagnation der Verkehrsentwicklung erfolgt.
- Wesentlich geringere Verkehrszunahmen auf den städtischen Strassen: auf dem lokalen Bereich der Schwarzwaldbrücke sowie auf der Dreirosenbrücke je eine Verkehrszunahme von 1% (1977 = 100%).