

## Die Bedeutung des Gutachtens Grabe in der baselstädtischen Verkehrsplanung

Autor(en):            Rudolf Keller  
Quelle:                Basler Stadtbuch  
Jahr:                 1976

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/fb1cffd9-c283-4472-9a3c-22b74e32de6d>

### **Nutzungsbedingungen**

Die Online-Plattform [www.baslerstadtbuch.ch](http://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>

# Die Bedeutung des Gutachtens Grabe in der baselstädtischen Verkehrsplanung

Rudolf Keller



## *1. Verkehrsplanung, Bestandteil der Entwicklungsplanung*

In der Planung wird grundsätzlich zwischen einem primären Bereich, der die gesellschaftlichen, die staatspolitischen und die volkswirtschaftlichen Belange umfasst, und einem sekundären Bereich, der die Sachplanungen umfasst, unterschieden. Beide sind durch mannigfache Querbeziehungen untereinander verknüpft. Unter den Sachplanungen nimmt die Raumplanung, in Städten auch allgemein als Stadtplanung bezeichnet, eine wichtige Rolle ein. Die Verkehrsplanung wiederum ist neben der Siedlungsplanung, Landschaftsplanung und der Ver- und Entsorgungsplanung Bestandteil der Raumplanung.

Währendem bei der Siedlungsplanung die Behörden die Vorschriften erlassen, die Ausführung jedoch überwiegend den privaten Bauherren überlassen ist, liegen bei der Verkehrsplanung Anordnung und Ausführung bei der Behörde. Die Verkehrsplanung wird damit zu einem wichtigen Instrument innerhalb der Stadtplanung, mit dessen Hilfe auch siedlungsplanerische Ziele unterstützt werden können.

Diese Darlegungen zeigen den Stellenwert der Verkehrsplanung in der Entwicklungsplanung, sie erklären aber auch, weshalb die Verkehrsplanung in der öffentlichen Diskussion eine bedeutende Rolle spielt.

## *2. Der Auftrag zur Überprüfung der Struktur- und Gesamtverkehrsplanung Basel*

Der Auftrag an Prof. Dr. Walter Grabe, Institut für Verkehrswirtschaft, Strassenwesen und Städtebau der Technischen Universität in Hannover ist nur zu ver-

stehen, wenn man sich die wichtigsten Marksteine der Verkehrsplanung vergegenwärtigt:

1958: Ratschlag Nr. 5466 vom 15. August 1958 betr. den Gesamtverkehrsplan (Plan Leibbrand).

1960–1962: Stellungnahme der Fachverbände zum Plan Leibbrand (Plan der Fachverbände).

1964: Grossratsbeschluss vom 23. April

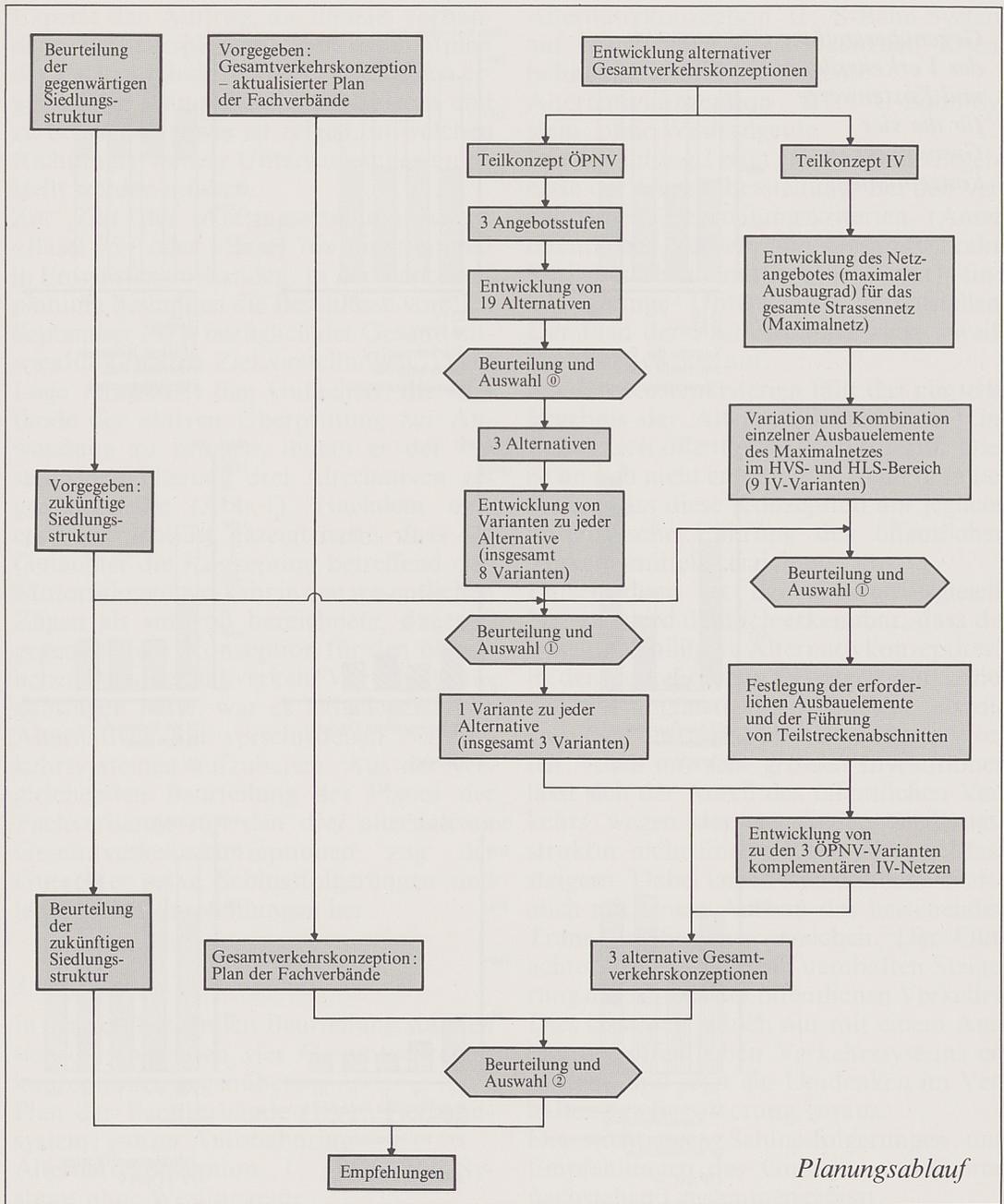
1964: «... empfiehlt dem Regierungsrat die Konzeption der Fachverbände als Richtplan in bezug auf die Autobahnführung, vor allem auch bezüglich der Inneren Osttangente, der weiteren Projektierung zu Grunde zu legen und sich in den Verhandlungen mit dem Bunde für deren Verwirklichung einzusetzen».

1966: Bericht der vom Regierungsrat ernannten «Arbeitsgruppe Dreieck» zur Netzplanung der Tiefbahn. Beide Pläne, der Plan Leibbrand und der Plan der Fachverbände, enthalten ein Tiefbahnkonzept.

1968: Ratschlag Nr. 6464 vom 8. Februar 1968 betr. den Ausbau des City-Rings zwischen Heuwaage-Viadukt und Wettsteinplatz mit einer ersten Etappe der Tiefbahn.

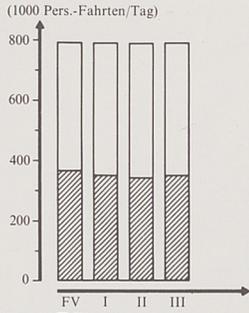
1971: Zwischenbericht IX Nr. 6794 vom 15. April 1971 der Grossratskommission betreffend den Gesamtverkehrsplan. Grundsatzbeschlüsse, Planungsaufträge, Projektierungskredit. (Grossratsbeschlüsse vom 23. September 1971).

Die Beschlüsse vom 23. September 1971 beinhalten den Auftrag zur Überprüfung der bisherigen Konzeptionen und bildeten damit den unmittelbaren Anlass für den Beizug des Gutachters Prof. Grabe. Mit dem vom Regierungsrat am 26. September 1972 genehmigten Pflichtenheft erhielt der

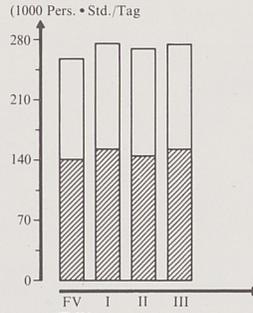


Planungsablauf

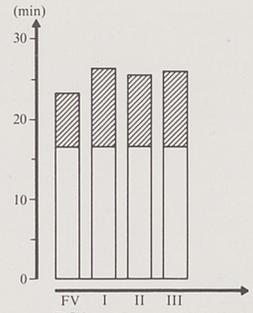
*Gegenüberstellung  
der Verkehrsdaten  
und Kostenwerte  
für die vier  
Gesamtverkehrs-  
konzeptionen*



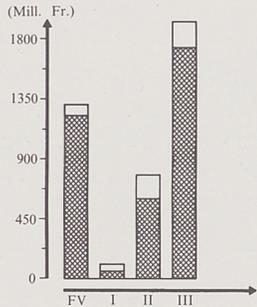
Summe der Personenfahrten innerhalb des Planungsraumes



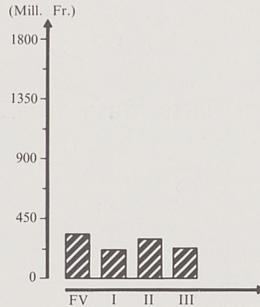
Verkehrsarbeit innerhalb des Planungsraumes



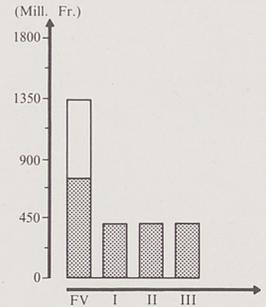
Mittlere Reisezeit innerhalb des Planungsraumes



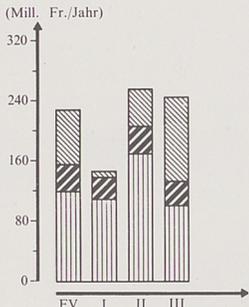
ÖPNV



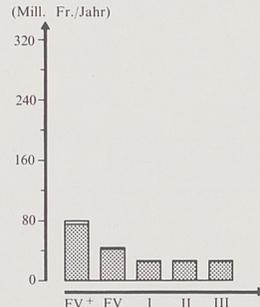
ÖPNV



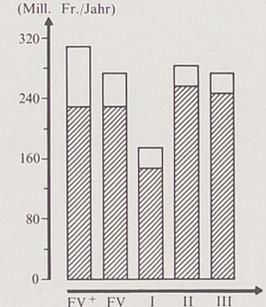
IV



ÖPNV



IV



Jahresgesamtkosten IV + ÖPNV

Experte den Auftrag, die damals vorhandene Verkehrsplanung, den Gesamtplan der Fachverbände mit den zugehörigen ergänzenden Planungen, zu analysieren und zu beurteilen sowie zu zeigen, in welchen Richtungen weitere Untersuchungen angestellt werden müssen.

Zur Zeit der Auftragserteilung waren «Basel 75» oder «Basel 76» nicht einmal in Entwürfen vorhanden. In der Verkehrsplanung bestanden die Beschlüsse vom 23. September 1971, bezüglich der Gesamtentwicklung fehlten Zielvorstellungen. Diese Lage veranlasste den Gutachter, die Methode der aktiven Überprüfung zur Anwendung zu bringen, indem er der bestehenden Planung drei Alternativen gegenüberstellte (Abb. 1). Nachdem eine erste Betrachtung gezeigt hatte, dass der Gutachter die Konzeption betreffend den Motorfahrzeugverkehr in den wesentlichen Zügen als sinnvoll bezeichnete, dagegen gegenüber der Konzeption für den öffentlichen Personennahverkehr Vorbehalte anzubringen hatte, war es naheliegend, die Alternativen auf verschiedenen Nahverkehrssystemen aufzubauen. Aus der vergleichenden Beurteilung des Planes der Fachverbände mit den drei alternativen Gesamtverkehrskonzeptionen zog der Gutachter seine Schlussfolgerungen und leitete seine Empfehlungen her.

### 3. Ergebnisse

In der vergleichenden Beurteilung standen sich die folgenden vier Gesamtverkehrskonzeptionen gegenüber:

Plan der Fachverbände (FV): Tiefbahnsystem; ganzer Autobahnring

Alternativkonzeption I: Tram-/Bus-System; ohne Westtangente

Alternativkonzeption II: S-Bahn-System auf bestehenden bzw. ergänztem Eisenbahnnetz; ohne Westtangente

Alternativkonzeption III: U-Bahn-System; ohne Westtangente

Die Abbildung 2 zeigt graphisch die Ergebnisse der Gegenüberstellung. Bei den verkehrlichen Beurteilungskriterien (Anteil öffentlicher Verkehr am Gesamtverkehr, Verkehrsarbeit, mittlere Reisezeit) sind nur geringe Unterschiede festzustellen. Der Plan der Fachverbände weist jeweils die besten Werte auf.

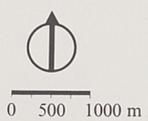
Bei den Kostenkriterien fällt das günstige Ergebnis der Alternativkonzeption I im Teilbereich öffentlicher Verkehr auf. Dies ist an sich nicht erstaunlich, wenn man bedenkt, dass diese Konzeption auf jegliche unterirdische Führung des öffentlichen Verkehrsmittels verzichtet.

Entscheidend ist der Gesamtvergleich. Hieraus wird deutlich erkennbar, dass die wesentlich billigere Alternativkonzeption I in den verkehrlichen Belangen nur unbedeutend ungünstiger abschneidet, als die jeweilige Bestvariante. Mit andern Worten: Auch mit sehr grossen Investitionen lässt sich der Anteil des öffentlichen Verkehrs wegen der gegebenen Siedlungsstruktur nicht über ein bestimmtes Mass steigern. Dabei lassen sich ähnliche Werte auch mit einem Ausbau des bestehenden Tram-/Bus-Systems erreichen. Der Gutachter rechnet mit einer namhaften Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs. Dies lässt sich jedoch nur mit einem Ausbau des öffentlichen Verkehrssystems erreichen, und setzt ein Umdenken im Verhalten der Bevölkerung voraus.

Die wichtigsten Schlussfolgerungen und Empfehlungen des Gutachters sind nun nachstehend zusammengefasst.

### Öffentlicher Personennahverkehr Empfehlung des Gutachters

Der Gutachter empfiehlt für die Abwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs die Strassenbahn als Grundsystem und den Bus für Zubringerfunktion.



Massstab im Original 1:12500

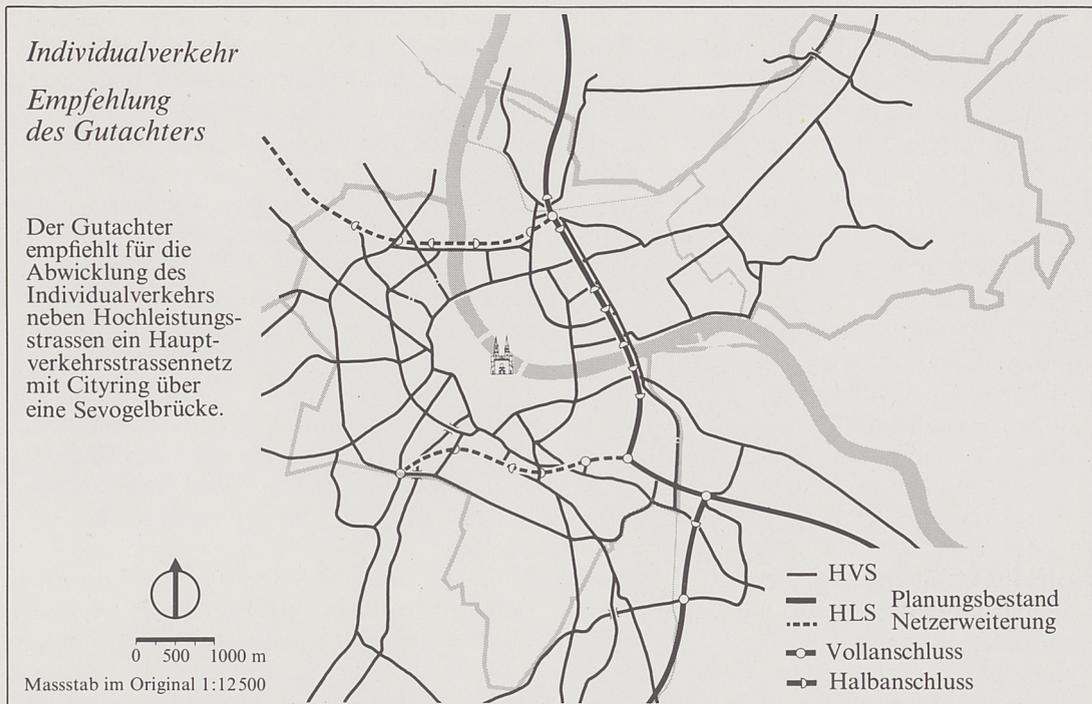
Zur bestehenden Struktur- und Gesamtverkehrsplanung (Plan der Fachverbände) wird wie folgt Stellung genommen:

1. Die Strukturplanung, das heisst die Zielprognosen der Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen sowie deren Verteilung ist positiv zu beurteilen. Obwohl das gesamte Verkehrsaufkommen zunimmt, wird die zu erwartende Verkehrssituation günstig beeinflusst.
2. Die Grundidee des Planes der Fachverbände, welche die Verkehrsplanung in eine übergeordnete städtebauliche Rahmenkonzeption hineinstellt, verdient Beachtung und Anerkennung.
3. Das Teilkonzept öffentlicher Personennahverkehr des Planes der Fachverbände, welches ein Tiefbahnsystem vorsieht, ist

bezüglich seiner verkehrlichen Wirksamkeit als gut zu bezeichnen. Diese wird jedoch mit einem finanziellen Aufwand erkaufte, der die Möglichkeiten des Kantons Basel-Stadt übersteigt, und verlangt eine nicht mehr zumutbare Realisierungsdauer. Daher wird empfohlen, von einer Lösung abzusehen, welche die vertikale Trennung des öffentlichen Nahverkehrs vom Individualverkehr benötigt.

4. Das Konzept für den Individualverkehr des Planes der Fachverbände, aufgebaut mit Ringen und Radialen, wird als grundsätzlich richtig erachtet.

5. Der Cityring, in der von den Fachverbänden vorgeschlagenen Linienführung via Riehenring-Wettsteinbrücke, ist bei gleichzeitiger Tieflage des öffentlichen



Verkehrsmittels denkbar. Im Bereich Wettsteinplatz – Kunstmuseum – Aeschensplatz ergeben sich jedoch erschwerende Konsequenzen für die Strassen- und Knotenpunktsgestaltungen.

Auf Grund dieser Beurteilung gibt der Gutachter die folgenden Empfehlungen (Abbildungen 3 und 4) ab:

6. Der Massnahmenkatalog der entwickelten alternativen Gesamtverkehrskonzeption I sichert die Erfüllung der vorgegebenen Planungsziele bei einem günstigen Verhältnis zwischen dem wirtschaftlichen Aufwand und dem verkehrlichen Nutzen sowie bei bestmöglicher Beachtung der städtebaulichen Randbedingungen.

7. Der Gutachter empfiehlt, das Strassen-

bahn/Bus-System auszubauen mit folgenden Zielsetzungen:

- Konsequente horizontale Trennung von öffentlichem und individuellem Verkehr, nötigenfalls sogar eine örtlich begrenzte vertikale Trennung.

- Umfassende Integration der Vorortlinien und deren Erweiterung zu Durchmesserlinien.

- Aufwertung der Achse Wettsteinbrücke zur Entlastung der Strecke Barfüsserplatz – Schifflande.

- Verminderung der gegenseitigen Störungen durch möglichst rechtwinklige Kreuzungen der Strassenbahnstrecken mit dem Cityring.

- Umstellung schwach belasteter Strassenbahnlinien auf Busbetrieb.

8. Die Süd- und die Nordtangente sind für die Verwirklichung der empfohlenen Konzeption zwingend erforderlich. Auf die Westtangente kann verzichtet werden. Ihr Entlastungseffekt ist bescheiden; die vorhandenen Ringe in Grossbasel-West (Äusserer Ring, Mittlerer Ring und Cityring) können den Verkehr auch in Zukunft und ohne unverhältnismässige Ausbauten übernehmen.

9. Es wird empfohlen, den sogenannten grossen Cityring via Riehenring–Peter Rot-Strasse–Sevogelbrücke–St. Alban-Anlage zu realisieren, um

– die Förderung der Wettsteinachse für den öffentlichen Verkehr zu ermöglichen, – den Citybereich nicht zu stark einzuzengen,

– die funktionellen Aufgaben der Rheinbrücken eindeutig bestimmen zu können und schliesslich um

– den Aeschenplatz den Erfordernissen entsprechend gestalten zu können.

10. Innerhalb des Cityringes sind höchstens noch zeitlich befristete Parkplätze zuzulassen. Es sollten keine weiteren Parkhäuser am Cityring mehr erstellt werden mit Ausnahme eines Parkhauses im Kleinbasel, vorzugsweise auf dem Kasernenareal.

11. In der Innerstadt sind vermehrt Fussgängerbereiche anzuordnen. Das Konzept der Innerstadterschliessung ermöglicht die Erhaltung des historisch gewachsenen Stadtkerns. Die Rheinufer sollten durch städtebauliche Massnahmen aufgewertet werden.

#### *4. Der Stellenwert des Gutachtens in der Verkehrsplanung*

Wie aus der beschriebenen Auftragsformulierung hervorgeht, hatte der Experte eine Überprüfung auf konzeptioneller Ebene

vorzunehmen und eine Marschrichtung für weitere Studien vorzuschlagen. Das Gutachten ist demnach kein Verkehrsplan. Die im Gutachten dargestellten Liniennetzpläne der öffentlichen Verkehrsmittel, die Fahrspurenpläne für das Strassennetz und der Plan der Erschliessungskonzeption für die Innerstadt, – auf diese Pläne wurde im Rahmen dieses Artikels nicht eingetreten – sind gemäss den Äusserungen im Gutachten lediglich erste Ansätze für die Weiterbearbeitung.

Das Gutachten ist eine Überprüfung der bestehenden Planungen durch einen neutralen Experten und damit ein nützliches Hilfsmittel in der Hand der Behörden bei der Behandlung verkehrsplanerischer Probleme.

Das Gutachten wurde im Sinne einer offenen Informationspolitik ohne Stellungnahme der Regierung der Öffentlichkeit vorgestellt. Zur Zeit findet eine intensive Auseinandersetzung der Verwaltung und der Behörden mit dem Gutachten statt. Mit «Basel 75» und «Basel 76» sind die Zielsetzungen im primären staatspolitischen Bereich formuliert. Nach der Vornahme sich notwendig erweisender Korrekturen und Ergänzungen wird das Gutachten neben dem regionalen Transportplan die Basis für die Ausarbeitung des Verkehrsrichtplanes des Kantons Basel-Stadt bilden.

Grabe: Überprüfung der Struktur- und Gesamtverkehrsplanung Basel; Gutachten erstattet im Auftrag des Baudepartementes Basel-Stadt. Textband, Bildband. Hannover, 1976.

Baudepartement Basel-Stadt: Kurzfassung des Gutachtens Grabe, Basel, 1976.