

Strassen in Basel. Strassen als Lebensraum

Autor(en): Peter Bachmann

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 1990

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/81eb4ad2-8ff0-4d57-beb3-16a8e2069e05>

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>

Strassen in Basel

Vor 20 Jahren wurde die Autobahn N2 in Basel eröffnet. Dies und die Tatsache, dass die Problematik des Strassenverkehrs in Basel oft heiss umstritten ist, hat uns veranlasst, die gegensätzlichen Standpunkte in dieser Diskussion zu dokumentieren.

Wir haben die Basler Sektionen des Touring Clubs der Schweiz und des Verkehrs Clubs der Schweiz gebeten, uns je einen Autor zu diesem Thema zu nennen. So sind die beiden folgenden Beiträge entstanden. (Red.)

Peter Bachmann

Strassen als Lebensraum

Imbergässli, Rheinweg, Aeschengraben, Osttangente, Im Heimatland: alles Basler Strassen. Sie geben zur Zeit wenig zu reden – ganz im Gegensatz zur geplanten Zollfreistrasse Lörach-Weil oder zur Nordtangente.

Eine Stadt braucht Strassen, klar! – Wofür? Erstens als Verbindung vom einen Ort zum anderen, für Fussgänger und die verschiedensten Vehikel. Zweitens, damit Menschen sich begegnen können, miteinander schwatzen oder spielen, für etwas demonstrieren oder gegen etwas Flugblätter verteilen; Strassen als Allmend, wo sich die Fasnacht zur Hauptsache abspielt. Drittens für alle die vielen Werkleitungen, an die man nur denkt, wenn die Strassen aufgegraben werden. Viertens können auf Strassen – soweit der Platz dafür noch reicht – die verschiedensten Dinge aufgestellt werden: Telefonkabinen, Bänkli, Mistkübelsäcke oder Fahrzeuge.

Wieviel Strassen braucht es? Wie sollen sie gestaltet werden und wie betrieben? Welches Gewicht kommt den vier Aufgaben zu bei Autobahnen, welches bei Quartierstrassen oder bei Fusswegen?

Gesamtplan Basel

1968 wurden die Vorstellungen, wie die Basler Strassen angelegt und betrieben werden sollten, in einem Gesamtplan festgehalten. In der an alle Haushaltungen verteilten Broschüre des Regierungsrates «Gesamtplan Basel» steht: «... in dieser Motorisierung drohen die Städte zu ersticken – auch unsere liebe Stadt Basel... Nur grosszügige, auf weite Sicht berechnete Massnahmen vermögen für die Gegenwart und die Zukunft eine gesunde Weiterentwicklung unserer Stadt und Region sicherzustellen. ... Weil aber alle Einzelmassnahmen am Schluss wie ein Mosaik zusammenpassen müssen, braucht es eine umfassende Leitidee – braucht es den Gesamtplan Basel.»

Unter «gesunder Weiterentwicklung unserer Stadt und Region» versteht man gemeinhin eine gesunde Entwicklung der Gesellschaft, der Wirtschaft und der natürlichen Umgebung. Der Gesamtplan Basel schlägt aber ausschliesslich Verkehrsbauten vor: für Fussgänger, Automobilisten, Trams und Busse.

Der Verkehr von Personen und Gütern ist zweifellos eine wichtige Sache in unserer Gesellschaft, das Bereitstellen von geeigneten Wegen und Fahrbahnen ebenso. Doch was «geeignet» heisst, darüber gehen die Meinungen auseinander, sie haben im Lauf der Jahre auch geändert. Der Gesamtplan Basel war kein «Achtundsechziger», sondern – mit seinen Hauptelementen: Autobahnring, vierspurigem Cityring, Tiefbahn und vielen Grossparkings – ein Produkt jener Denkweise, gegen welche die Jugend damals auf der Strasse demonstrierte und die sie beim Bernoullianum «auf die Bäume brachte». Aber noch heute betrachten verschiedene verkehrspolitisch aktive Gruppen das stete Wachstum des Verkehrs als «gottgegeben» und mei-

nen, dass unserer Stadt nur durch den Bau von Strassen und Parkings geholfen werden könne. Nicht so der Verkehrsclub der Schweiz (VCS).

Wertewandel

Basel ist nicht der Nabel der Welt. Globale und nationale Ereignisse haben auch nach 1968 auf den Gang der hiesigen Dinge Einfluss genommen. Anno 1973 machte die Energiekrise die «Grenzen des Wachstums» spürbar. 1969 bzw. 1971 wurden Artikel über das Bodenrecht bzw. den Umweltschutz in die Bundesverfassung aufgenommen; die entsprechenden Bundesgesetze über die Raumplanung und den Umweltschutz stammen von 1979 bzw. 1983. Seither sind diese, früher «en passant» wahrgenommenen, Aufgaben als «vollwertig» anerkannt. Im Bundesgesetz über die Nationalstrassen von 1960 wurden sie erst nach der militärischen Landesverteidigung und der wirtschaftlichen Nutzung der Grundstücke unter den «anderen schutzwürdigen Interessen» genannt, die gegen verkehrstechnische Anforderungen abzuwägen sind.

In Basel markieren drei offizielle Dokumente den Wertewandel: «Basel 75» strebt höhere Ziele

an, denen sich der Verkehr unterzuordnen hat; explizit werden der Schutz der Wohnqualität durch einschränkende Verkehrsmassnahmen und die Förderung des einige Zeit totgeglaubten Fahrradverkehrs genannt. Die «Grundsatzbeschlüsse des Grossen Rates zur Verkehrspolitik» von 1984 gehen von der Lebensfähigkeit der Stadt aus, die als Gesamtsystem begriffen wird, in welchem der Verkehr eine dienende Funktion hat. Bemerkenswerterweise hat der Grosse Rat damals manches übernommen, was Anfang der 70er Jahre von der ausserparlamentarischen Opposition gefordert worden war. Aber erst 1990, beim «Luftreinhalteplan beider Basel», kommt der Umweltschutz zu vollen regierungsrätlichen Ehren: Massgebend ist, wieviel Gift Menschen, Tiere und Pflanzen höchstens ertragen, ohne krank zu werden – Verkehr, Industrie und Haushalte haben sich danach zu richten.

Anforderungen ans Verkehrssystem

Der einzelne Verkehrsteilnehmer will schnell, sicher, bequem und billig an sein Ziel gelangen. Im Rahmen seiner Möglichkeiten wählt er das Verkehrsmittel und die Route. Dass sein Ver-

Spitzenverkehr auf der St. Albanbrücke anno 1970. ▶



Warum wird ein Verkehrsmittel gewählt?

Steht es zur Verfügung?

Ja		Nein
Ist es schnell genug?		
Ja		Nein
Ist es preiswert?		
Ja		Nein
Ist es subjektiv ok?		
Ja	Nein	
Verkehrsmittel wird gewählt		Verkehrsmittel wird nicht gewählt

Verkehrsmittel vielleicht Lärm erzeugt, giftige Abgase ausstösst oder zuviel Platz beansprucht, kümmert ihn wenig.

Für die Gesellschaft als Ganzes, für die Verkehrspolitik, sieht es anders aus: Das Verkehrssystem soll wie die Energieversorgung oder das Gesundheitswesen zur allgemeinen Lebensqualität beitragen. Nicht nur die Befriedigung der Transportbedürfnisse, auch die Auswirkungen (Lärm, Abgase, Zersiedelung, Unfall-opfer usw.) und die Kosten müssen betrachtet werden. Während die Verkehrsbedürfnisse – nämlich schnell, sicher, bequem und billig ans Ziel zu gelangen – im grossen ganzen gut abgedeckt sind, ist es um die Auswirkungen schlecht bestellt. Auch die Kosten sind – volkswirtschaftlich gesehen – viel zu hoch; sie werden zum grossen Teil von der Allgemeinheit, statt vom Verursacher und Nutzniesser getragen.

Die indirekten Kosten des Strassenverkehrs werden in der Schweiz auf 12 bis 14 Milliarden Franken pro Jahr geschätzt. Für den Benutzer ist das Fahren mit dem Motorfahrzeug pro Kilometer etwa 35 Rappen zu billig. Mit dem Effekt, dass zuviel gereist und transportiert wird! Das Verkehrssystem wäre menschen- und umweltfreundlicher, wenn die «sozialen» Kosten des Waldsterbens, der Atemwegerkrankungen, des mit Blei vergifteten Bodens aus dem Portemonnaie des Verursachers bezahlt werden müssten.

Wer weltweit und langfristig denkt, erkennt Grenzen dafür, wieviel Energie und Rohstoffe wir heutigen Basler verbrauchen, wieviel Schadstoffe wir erzeugen dürfen, wenn wir nicht egoistisch auf Kosten der Mitwelt oder Nachwelt leben wollen. Umwelt- und sozialverträglich verhalten wir uns nur, wenn wir weniger weit reisen und transportieren als bisher und wenn wir dies öfters mit einem (relativ) umweltfreundlichen Verkehrsmittel tun. Welche Schlüsse sich aus dieser vom VCS vertretenen Haltung für den Bau und den Betrieb von Strassen ergeben, sei an drei Beispielen erläutert.

Nordtangente – nicht jetzt!

Es ist widersinnig, in dem Moment, wo der motorisierte Individualverkehr wegen der Luftreinhaltung eingeschränkt werden muss, eine Autobahn zu bauen und damit die Arbeitsplätze in Basel-Nord mit dem Auto noch leichter erreichbar zu machen. Auch ist es falsch, zuerst das Autofahren zu begünstigen und dann hinterher den öffentlichen Verkehr «aufzumöbeln». Wenn Autofahrer umsteigen sollen, dann müssen das optimierte Tramnetz und die Regio-S-Bahn vor der Autobahn bereit sein. So oder so sind zum Schutz der vom Verkehr unzulässig belästigten Bewohner von Basel-Nord mutige Verkehrsbeschränkungen zu erlassen.

Auch später können wir eine «abgemagerte» Nordtangente nur gutheissen, wenn ihre Umwelt- und Sozialverträglichkeit nachgewiesen ist, und zwar auch in bezug auf die bisher vernachlässigte CO₂-Problematik (Treibhaus-

Schematische Darstellung der Gründe, die zur Wahl eines Verkehrsmittels führen.

◀

Schützengraben: Fussgänger schützen = Unterführungen graben!

▽



«Trink lieber Eptinger» – statt Mineralwasser, das über Hunderte von Kilometern transportiert worden ist. ▸



effekt), die Zersiedelung der Nordwestschweiz und unter Verrechnung der «sozialen» Kosten. Wir wollen keine Stadtautobahn für indirekt subventionierte Lastwagen- und PW-Fahrten! Köpfchen statt Beton: Zuerst sind alle geeigneten organisatorischen, im weiteren Sinn marktwirtschaftlichen Massnahmen zu treffen, um die Lastwagen- und Personenwagen-Fahrten zu vermindern. In der Kompetenz des Kantons läge z.B. das Erheben einer Abgabe auf den

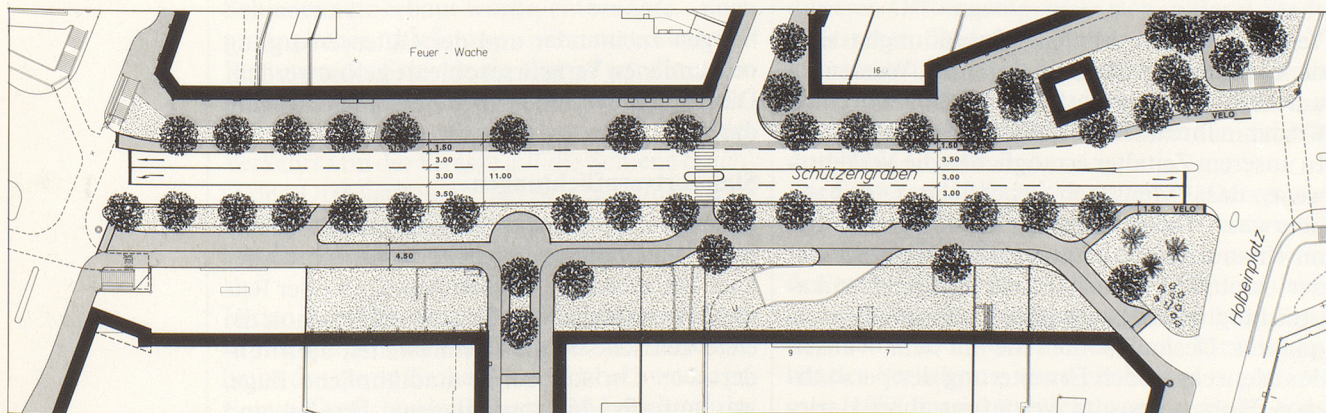
Der Schützen-graben könnte Verkehrs- und Lebensraum sein. ▽

Parkplätzen, welche Firmen ihrer Belegschaft zur Verfügung stellen.

Schützengraben – Verkehrs- und Lebensraum

Am Beispiel Schützengraben, einem Abschnitt des Cityrings, kann gezeigt werden, wie städtische Hauptstrassen aus heutiger Sicht angelegt und betrieben werden sollten. Für die Funktion eines Cityrings, die Autos ums Stadtzentrum herum zu führen, braucht es keine vier Spuren; das ist auch die Meinung von Regierung und Grosse Rat, wenn wir an die Beschlüsse betreffend Feldbergstrasse, Schanzenstrasse oder Wettsteinbrücke denken. Eine Autospur pro Richtung genügt, plus eine zum Vorsortieren an den wichtigen Kreuzungen. Dazu sollen Radstreifen/-wege angeordnet und die Trottoirs nicht vergessen werden. Im Schützengraben würde ein solcher Strassentyp dem Fussgänger ermöglichen, von der Mostackerstrasse über eine Mittelinsel geschützt zur Kornhausgasse zu gehen, auf direktem Weg zur Innerstadt. Den Platanen würden durch breitere Rabatten bessere Lebenschancen geboten. Aus der Nebenfahrbahn könnte eine über Baumrabbatten, Wohnweg und Vorgärten ganzheitlich gestaltete «Wohnstrasse» entstehen.

So wäre der Cityring auch wieder Lebensraum, statt nur Verkehrsanlage. Das Tiefbauamt des Kantons Basellandschaft hat für die Gestaltung von Kantonsstrassen in Ortskernen eine Richtlinie herausgegeben. Wir wünschen uns, dass deren Grundidee, die Abstimmung des Strassenausbaus auf die gewachsene Umgebung, bei der Umgestaltung baselstädtischer Hauptstrassen ebenfalls Anwendung findet.



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