

Basel vor neuen Verkehrsproblemen

Autor(en): Hans Bauer
Quelle: Basler Stadtbuch
Jahr: 1961

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/ff0d6526-97f5-4602-883a-e1b170abfc45>

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>

Basel vor neuen Verkehrsproblemen

Von Hans Bauer

Das Jahr 1960 ist in Basels Verkehrsgeschichte durch ein Ereignis gekennzeichnet, das zu einer gewissen Beunruhigung Anlaß gibt. Zum Volksentscheid über die Finanzierung des Ausbaues des internationalen Flughafens Basel-Mülhausen aufgerufen, haben 66 Prozent der Stimmberechtigten überhaupt nicht reagiert. Diese Tatsache wiegt viel schwerer als die Verwerfung der Vorlage durch eine knappe Mehrheit der übrigen 34 Prozent, die an den Urnen erschienen sind. Sie verrät eine Gleichgültigkeit, die wohl darauf beruht, daß ein großer Teil der Basler Bevölkerung sich von den grundlegenden Voraussetzungen des materiellen Wohlstandes der Stadt keine Rechenschaft gibt. Wie weit dies mit der raschen Zunahme der Einwohnerschaft infolge der Zuwanderung zusammenhängt, läßt sich nicht leicht entscheiden; immerhin stehen wir vor der schicksalsschweren Frage, ob die Assimilierung im Sinne der Entwicklung innerer Beziehungen der neu Zugezogenen zur Stadt und ihren Problemen nicht in ein Mißverhältnis gerate zum zahlenmäßigen Anteil der in Basel niedergelassenen Mitgedenossen aus andern Kantonen am Bestand der Stimmberechtigten. Diese Frage ist um so bedeutsamer, als Erhaltung und Mehrung der materiellen und der kulturellen Kräfte des Stadtkantons große und kostspielige öffentliche Aufgaben stellen, deren Lösung in hohem Grade von Einsicht, Sachverständnis und Opferwillen der Bevölkerung abhängt.

Das gilt ganz besonders für die Weiterentwicklung jenes grundlegenden Lebenselementes der Stadt, das vor zweitausend Jahren mit der Einbeziehung dieser Gegend in das römische Straßennetz klar in Erscheinung getreten ist. Mehr und mehr ist Basel zu einem Brennpunkt des Verkehrs geworden, an dem sich die Wege von Norden her durch das Rheintal, von Süden über die Alpen und von Westen durch die Burgunder Pforte

trafen. Der Rhein selbst, vom Bodensee bis zur Wendung seines Laufes nach Norden noch ein wildes Gewässer, weitete sich hier zur schiffbaren Wasserstraße, die als natürlicher Verkehrsweg das Binnenland mit seinen Nachbarn im Norden und mit dem Meere verband. Die Gunst dieser Lage hat Verkehrsströme nach Basel gelenkt, wo sie Handel und Produktion und in hohem Maß auch das kulturelle Leben befruchteten. Sache der Stadt war es freilich, durch eigene Initiative und Taten für sich das Beste aus solchen Vorteilen zu machen und das Ererbte von Generation zu Generation zu sichern und zu entwickeln. Der Bau einer festen Brücke über den Rhein im Jahre 1225 war eine verkehrspolitische Tat ersten Ranges, die den Basler Verkehrsbauten des 19. und des 20. Jahrhunderts durchaus ebenbürtig ist.

Im Zeitalter vollkommen neuer und rasch sich wandelnder Technik wurde Basel vor die Wahl gestellt, sich die neuen Möglichkeiten dienstbar zu machen oder die unabsehbaren Folgen eines Verzichtes zu riskieren. In der Eisenbahnpolitik hatte die Stadt sowohl Glück als auch eine glückliche Hand. Den alten Straßenzügen folgend, führten zunächst alle Schienenwege nach Basel. Von Straßburg kommend, fuhr hier im Jahr 1844 zum ersten Male ein Eisenbahnzug in Europa über eine Landesgrenze, in den ersten Bahnhof auf Schweizerboden. Anno 1862 gelangte die rechtsrheinische badische Bahn bis in die Stadt. Basel hatte sich inzwischen in der Schweizerischen Centralbahn-Gesellschaft weitblickend sein eigenes Verkehrsinstrument geschaffen und in Verbindung mit der Zentralschweiz und Bern konsequent den Bau der Nord-Süd-Stammlinie durch den Hauenstein nach Olten Richtung Gotthard an die Hand genommen, im Gegensatz zu Zürich, das den Anschluß an Basel durch die Flußtäler suchte und damit zugleich die schweizerische Stammlinie nach Süden über die Bündner Pässe weiterführen wollte. So hat Basel im Eisenbahnzeitalter, in dem alles Wirtschaften weiträumiger und der vermittelnde Dienst des Verkehrs entsprechend bedeutender geworden ist, durch großzügige Dispositionen seine traditionelle Stellung gefestigt.

Der zunehmende Rohstoffbedarf der schweizerischen Volks-

wirtschaft und der damit wachsende Import von Massengütern hat endlich zu Beginn dieses Jahrhunderts eine Chance geboten, die natürliche Wasserstraße des Rheins, die von der modernen Schifffahrt bereits nach Straßburg benützt wurde, bis zur Schweizergrenze neu zu beleben. Damit hat sich Basel dank entscheidendem Anteil eigener Initiative zum ersten schweizerischen und zu einem der verkehrsreichsten europäischen Binnenhäfen entwickelt. Aus der alten Brückenstadt ist nach und nach die Eisenbahn- und Hafenstadt geworden. Als in den Zwanzigerjahren nach dem Ersten Weltkrieg der Flugverkehr eine vorerst noch subsidiäre Rolle zu spielen begann, zögerte Basel wiederum nicht, durch Anlage eines Flugplatzes und durch Gründung einer eigenen Luftfahrtgesellschaft den unmittelbaren Anschluß an das neue Verkehrsmittel herzustellen.

Das Ergebnis der seit der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts mit verstärktem Einsatz eigenen Unternehmungsgeistes und eigener Mittel intensivierten Wechselwirkung zwischen äußeren Faktoren und baslerischer Initiative kommt eindrücklich im Zahlenbild des Verkehrs zur Geltung: Im Güterverkehr der Basler Bahnhöfe wurden im Jahr 1959 12,4 Mio. Tonnen befördert und 107 Mio. Fr. eingenommen. An zweiter Stelle folgte Zürich mit 1,4 Mio. t und 41 Mio. Fr., an dritter Chiasso mit 1,2 Mio. t und 35,5 Mio. Fr. Basel steht in der Gesamtrangordnung aller Schweizer Bahnhöfe an erster Stelle. Der Güterumschlag der Rheinhäfen war 1959, in geringem Abstand hinter Straßburg, der sechstgrößte am Rhein und entsprach mit 4,9 Mio. t genau 35% der Schweizer Außenhandelsmenge. Ebenfalls 35% der Schweizer Zolleinnahmen von 1 Mrd. Fr. wurden 1959 in Basel erhoben.

Diese Zahlen kennzeichnen Basel als bedeutendstes schweizerisches Verkehrszentrum und als wichtigsten Kontaktpunkt der Schweiz in ihren Transportbeziehungen zum Ausland, als «goldenes Tor der Schweiz», wie man in alten Zeiten zu sagen pflegte. Die unmittelbaren und die mittelbaren Beziehungen des Verkehrs zu den übrigen Bereichen der Basler Wirtschaft liegen klar zu Tage. Speditions- und Lagergeschäft, weite Gebiete des Versicherungswesens und bedeutende Bankgeschäfte sind aufs engste mit diesem Verkehrsmittelpunkt verbunden.

Die mächtige Entfaltung der Industrie, die Basel vor allem zu einem Zentrum der chemischen Industrie, ja zu einer der wichtigsten Forschungsstätten der Chemie in der Welt gemacht hat, wäre nicht denkbar, läge es nicht in einem Brennpunkt des modernen Verkehrs.

Zwangsläufig ist Basel zugleich in den Brennpunkt neuer Verkehrsprobleme geraten, deren Bedeutung am eben festgestellten Ergebnis der bisherigen Entwicklung zu ermessen ist. Neuerdings steht die Stadt vor der Wahl, ob sie sich mit dem begnügen wolle, was ihr von einem gütigen Schicksal zugeteilt wird, oder ob sie durch eigene Initiative und durch Opfer, die denen früherer Geschlechter ebenbürtig sind, selbst Schicksal spielen und die neuen Möglichkeiten optimal zu ihren Gunsten nutzen, ob sie aktives Zentrum bleiben oder bloße Provinz werden wolle.

Das Neue präsentiert sich aus technischen und strukturellen Elementen des Verkehrs heraus und macht sich im Bereich aller Transportmittel geltend. Seit dem Zweiten Weltkrieg hat der rapide Aufschwung des Flugwesens, das nach dem Ersten Weltkrieg als eine Ergänzung des Kontinentalverkehrs erschienen ist, den Kommunikationen in der Welt ein ganz neues Gepräge gegeben. Im Gedanken an alle Auswirkungen dieser Wandlung spricht man heute vom Zeitalter des Flugverkehrs, wie man vor hundert Jahren vom Eisenbahnzeitalter zu sprechen begann.

Bot Basel dem Linienflug vor dreißig Jahren die Vorteile eines topographisch und meteorologisch begünstigten Stützpunktes, so hat die Bedeutung dieser Privilegien mit der Vervollkommnung der Flugtechnik und ihrer Hilfsdienste abgenommen. Noch gibt es Herbst- und Wintertage, an denen das Wetter die Fluglinien nach Basel weist. Im übrigen jedoch kann der Flugverkehr auf Basel verzichten, wenn ihm hier nicht erstklassige Einrichtungen geboten werden, wie es die eidgenössische Konzeption von den drei Flughäfen Basel, Genf und Zürich will. Der Defaitismus, der in der Abstimmungspropaganda gegen das Ausbauprojekt zur Geltung kam, ließ die ungeheure Dynamik des Flugverkehrs vollkommen außer acht, die auf längere Sicht noch bedeutende Möglichkeiten der

Frequenzsteigerung im europäischen und im interkontinentalen Passagier- und Frachttransport durch die Luft erwarten läßt. Wenn Millionenstädte über mehrere voll ausgebaute Flughäfen verfügen, dann werden drei Flughäfen für ein Land wie die Schweiz mit ihrer Fünfmillionenbevölkerung und ihrer hochentwickelten, international orientierten Wirtschaft volle Beschäftigung finden. Sie werden sich gegenseitig ergänzen, und Basel dürfte von der Entwicklung in Zürich eher begünstigt, als in den Schatten gestellt werden, sofern es eben nicht selbst abdankt.

Es ist erstaunlich, daß auch der weite Horizont des Flugverkehrs den Horizont mancher Leute nicht über jene Grenzen hinaus geweitet hat, die einst den politischen Debatten über die Einführung der Straßburg-Basel-Bahn in die Stadt gezogen waren. Der Schrecken vor einem länderverbindenden Unternehmen, das damals sogar die Stadtmauer durchbrochen und vorsorglich ein verschließbares Eisenbahntor erhalten hat, ist nun gegen die Investierung von weiteren Millionen guter Schweizerfranken in einem Gemeinschaftsflughafen Basel-Mülhausen auf französischem Territorium beschworen worden. Übrigens ist auch der großzügige Bau des 1913 eröffneten Badischen Bahnhofes in Basel von der öffentlichen Meinung im damaligen Großherzogtum Baden als «Millionengrab im Ausland» spießbürgerlich angefochten worden. Das Argument der Xenophobie im Kampf gegen den internationalen Flugplatz, der Basel auf einem idealen, auf Schweizerboden nirgends in dieser Qualität verfügbaren Gelände zur Verfügung steht, hat sich also aus der Epoche der Stadtmauern und Tore in ein Zeitalter verirrt, dessen grenz- und distanzüberwindende Technik ihren Sinn erst in einem entsprechend weiten Horizont des Denkens zu erfüllen vermag.

Basels Verkehrspolitik muß konsequente Luftverkehrspolitik sein, wenn die Stadt nicht riskieren will, überhaupt als Verkehrszentrum abgewertet und damit in ihrer wirtschaftlichen Weiterentwicklung behindert zu werden. Es ist bereits erwiesen, daß der bisherige Rückstand im Ausbau des Basler Flugverkehrs mit dem Verlust bedeutender Geschäfte verbunden war. Die kostbaren Dienste, die eine zielbewußte Flugverkehrs-

politik den «public relations» einer Stadt zu leisten vermag, seien nur beiläufig erwähnt. Wie sehr sich damit in den Geschäften der Stadt die Flughafen-Investitionen verzinsen, kann täglich in Zürich beobachtet werden. Gewiß zeigt das Beispiel anderer Flughäfen, daß der Erfolg nicht in erster Linie von spektakulären Hochbauten, vielmehr von der Vollkommenheit der flugtechnischen Einrichtungen, der Verkehrswerbung und der Verkehrsbedienung abhängig ist. In Zürich-Kloten mußte man sich einige Jahre lang mit Baracken abfinden, und das ganz große Beispiel von New York-Idlewild stand bis vor drei Jahren mit endlosen Barackenfluchten sozusagen im Zentrum des Weltflugverkehrs. In Basel ist versucht worden, eine entwicklungsfähige Definitivlösung aus einem Guß zwar mit einem hohen, aber doch im Verhältnis zu einer Etappenlösung günstigeren Kostenbetrag zu finden. Nach ihrer Ablehnung wird nun sofort alles Flugtechnische zu vervollkommen und der Komfort der Passagiere und des Dienstpersonals ans Ende des Ausbaues zu stellen sein.

Der Flugverkehr ist das markanteste Wahrzeichen der Strukturwandlungen, die sich im Verkehrswesen vollziehen. Parallel dazu ist die Transportentwicklung zu Lande gekennzeichnet durch die Renaissance der Straße im Zeichen des Motorfahrzeuges. Es ist freilich eine andere Art Straße als jene, die im 19. Jahrhundert neben der Eisenbahn zur bloßen Zubringerin und zur Trägerin des Lokalverkehrs degradiert wurde. Das Verkehrsaufkommen der Schweiz ist infolge der ungeheuern Wirtschaftsexpansion seit dem Kriege so groß, daß unsere Bahnen — mit Ausnahmen — heute voll beschäftigt und die Straßen überlastet sind. Ihr gegenseitiges Verhältnis ist durchaus noch nicht abgeklärt und wird sich im freien Wettbewerb zwischen dem mit gemeinwirtschaftlichen Pflichten belasteten öffentlichen und dem ohne jegliche Verpflichtungen willkürlich nur die lohnendsten Aufgaben herausgreifenden individuellen Verkehr auch nicht abklären lassen. Die volle Belastung des Motorfahrzeugverkehrs und vorab der geschäftsmäßigen Schwerver Transporte mit den Kosten der Straßen wird aber entscheidend zur Abklärung beitragen.

Vorerst haben die Bahnen große Anstrengungen unternom-

men, um sich durch ihre Leistungen gegenüber dem Flug- und dem Straßenverkehr zu behaupten. Das Neue der Eisenbahnprobleme tritt in Basel stark in Erscheinung. Im Verkehrsbild sind die schnellen Reisezüge auf große Distanzen häufiger geworden, und damit hat auch Basel mehr als früher die Rolle einer Durchgangsstation übernommen. Die veränderte Eisenbahntechnik hat in der Elektrifizierung aller in Basel verkehrenden Bahnen ihren markantesten Ausdruck gefunden. Auch die technische Struktur namentlich des Personenbahnhofes SBB ist grundlegend modernisiert worden. In der Konzeption ist aber dieser erste große Stadtbahnhof, der nach der Verstaatlichung der wichtigsten Schweizerbahnen errichtet worden ist, ungenügend, und seine häßliche Architektur ist im Stadtbild das Wahrzeichen dieser Unzulänglichkeit. Millionen sind bis jetzt in Umbauten investiert worden. Ein moderner Neubau mit vermietbaren Geschossen wäre wahrscheinlich die technisch und wirtschaftlich günstigste Lösung des Problems. Die Ersetzung der dem heutigen Verkehr ebenfalls nicht mehr gewachsenen Verbindungsbahnbrücke über den Rhein aus dem Jahre 1873 durch eine doppelspurige Brücke hat bereits begonnen, und der Ausbau des Rangierbahnhofes auf dem Mutterzerfeld mit einem Kostenaufwand von 100 Millionen Franken bildet ein zentrales Eisenbahnproblem Basels in den nächsten Jahren.

Der Straßenbau, wie er großzügig im schweizerischen Nationalstraßenprojekt und in den Autobahnbauten der beiden Nachbarländer konzipiert wurde, stellt Basel keine unmittelbaren eigenen Aufgaben. Der Stadtkanton ist durch die Kantonstrennung von Aufwendungen für Überlandstraßen entlastet. Um so bedeutsamer sind die Anschlußprobleme, die sich von allen Seiten her ergeben, die tief ins städtische Kommunikationswesen eingreifen und mit diesem zusammen ein Ganzes bilden. Es war darum auch gegeben, einen Gesamtverkehrsplan erstellen zu lassen, in dem alle Fragen im Zusammenhang sorgfältig studiert und entsprechende Lösungsvorschläge ausgearbeitet worden sind. Professor K. Leibbrand von der ETH hat in diesem Gesamtverkehrsplan die organische Verbindung zwischen Überlandverkehr und Stadtverkehr, die

Entlastung der Stadt vom reinen Transitverkehr und die Schaffung zusätzlichen unterirdischen Verkehrsraumes für den öffentlichen Massenverkehr im Stadttinnern versucht, wobei auf die Erhaltung des typischen, bis heute durch problematische «Korrekturen» schon allzusehr beeinträchtigten Stadtbildes besonderer Wert gelegt wurde.

Basel, dessen Zufahrts- und Ausfallstraßen auf fremdem Staatsgebiet und damit außerhalb der Aufwandverpflichtungen der Stadt liegen, leidet andererseits unter einem besonders ausgeprägten Mangel an Verkehrsfläche innerhalb der engen Grenzen seines nur 37 km² umfassenden Kantonsgebietes. Es ist darauf angewiesen, aufs äußerste mit diesem Verkehrsraum zu haushalten und eine rationellere Verteilung auf die verschiedenen Verkehrsarten anzustreben. Sorgfältige Ermittlungen in Städten ganz Europas haben ergeben, daß der individuelle Motorfahrzeugverkehr im Verhältnis zu seiner Transportleistung der größte Raumverschwender, der öffentliche Verkehr dagegen das rationellste Mittel zur Ausnützung einer gegebenen Verkehrsfläche darstellt. Während z. B. 75 von einem Bus beförderte Personen nur 26 Quadratmeter Straßenfläche beanspruchen, benötigen 75 Personen in Privatautos (statistisch ermittelte Durchschnittsbesetzung 1,7 Personen) 300 Quadratmeter Straßenfläche zuzüglich ebensoviel Parkfläche. In ihrer Straßentransportleistung verhalten sich Personenauto, Bus und Tram wie 1 : 12,5 : 17. Die maximalen stündlichen Leistungen auf einem 3 Meter breiten Streifen in Basel sind: Personenauto 7940 Personen, Bus 16 800 Personen, Tram mit 1 Anhänger 20 400 Personen. Das Problem besteht also darin, den eigentlichen Stadtverkehr nach Möglichkeit bei den öffentlichen Verkehrsmitteln zu konzentrieren und hier wiederum das rationellste, nämlich das Schienenfahrzeug nicht etwa zu beseitigen, sondern auf allen Massenverkehrslinien auszubauen. Wenn auch der Tram in Großstädten wie Paris, London, New York aus der Straße verschwunden ist, so bildet dort eben die Schiene in der «zweiten Ebene» die Grundlage des Massenverkehrs, ohne die die Straßen hoffnungslos verstopft wären. In Mittelstädten vom Format der schweizerischen «Großstädte» kann sich die auf den ersten Blick hohe Investition in Tramunter-

führungen in der Gesamtrechnung des städtischen Verkehrshaushaltes doch als billigste Lösung erweisen. Im übrigen ist der öffentliche Verkehr leistungs- und tarifmäßig möglichst attraktiv zu gestalten. Zu diesem Zweck ist sein Betriebshaushalt durch Abgeltung seiner gemeinwirtschaftlichen Leistungen aus der Staatskasse zu entlasten, die sich durch Konzentration des Verkehrs beim öffentlichen Transportmittel auf der andern Seite von kostspieligen Aufwendungen für den sonst überbordenden individuellen Verkehr entlastet.

Steht Basel immer aufs neue vor der Aufgabe, sich als ein Zentrum im großen, produktiven Verkehr zu behaupten und weiter zu entwickeln, so muß es als räumlich besonders besengte Stadt mit seinem Verkehrsraum im Innern strenger als bisher haushalten und die Ansprüche des individuellen Verkehrs an die Allmend begrenzen. Das ist um so schwieriger, als die Motorisierung zu einer Massenpsychose geworden ist, die sich vernünftiger Berechnung weitgehend widersetzt.