

Basler Stadtbuch
Dossier 2017

**Immer in Bewegung –
die Basler Verkehrspolitik**
Jonas Hoskyn

Immer in Bewegung – die Basler Verkehrspolitik Jonas Hoskyn

Die Erfindung des Rades wird etwa auf die Mitte des vierten Jahrtausends v. Chr. datiert. Nicht bekannt ist, wann sich die Bauern, Handelsmänner und Soldaten im urgeschichtlichen Mitteleuropa erstmals wegen eines Verkehrskollapses oder eines Mangels an Abstellplätzen in den Haaren lagen. Allzu lange dürfte es nicht gedauert haben. Die Verkehrsdiskussion ist rund um den Globus alltäglich und gleichzeitig vielschichtig. Vom Stau auf dem Weg zur Arbeit über verspätete Trämmli bis hin zur Suche nach einem geeigneten Veloparkplatz – auch in der Region Basel sorgt der Verkehr täglich für nicht enden wollenden Gesprächsstoff. In den letzten Jahren ist das Thema aber sprichwörtlich in Bewegung gekommen. Neue Grossprojekte beginnen, das Bild der Stadt zu verändern. Gleichzeitig zeichnet sich ab, dass technologische Entwicklungen den Begriff Verkehr in den nächsten Jahrzehnten grundsätzlich neu definieren werden.

Die offensichtlichste verkehrspolitische Neuerung der letzten Jahre in Basel ist die autofreie Innenstadt. Im Frühjahr 2015 umgesetzt, löste das «Verkehrskonzept Innenstadt», wie es offiziell heisst, anfangs eine Reihe von Ängsten und Irritationen aus. Ladenbesitzer fürchteten um ihre Existenz, Zulieferer waren verunsichert, und Rentner beklagten sich, dass sie nicht mehr mit dem Privatauto zum Hausarzt fahren könnten. Mit ein paar Jahren Abstand lässt sich allerdings festhalten, dass die negativen Auswirkungen überschaubar waren. Das lauthals prophezeite Sterben des öffentlichen Lebens blieb aus, im Gegenteil: Früher wenig attraktive Strassen wie etwa die Rheingasse nutzten die neuen Verhältnisse, die Beizen profitierten von zusätzlichem Boulevardraum und probierten neue Nutzungsformen aus, wie etwa einen alternativen Weihnachtsmarkt. Zusammenfassend kann man sagen, dass die Innenstadt von einer klaren Aufwertung profitierte, auch wenn punktuell noch einige Verbesserungen möglich wären. Rein technisch hätte die Umsetzung wohl deutlich praktischer vonstattengehen können. Die von vielen Seiten geforderten Poller an den Einfahrstrecken fanden aber bei den Verantwortlichen keinen Anklang; zu mehr als einem Versuchsprojekt am Spalenberg konnte man sich nicht durchringen.

Verkehrspolitische Grabenkämpfe

Die traute Einigkeit über die verkehrsfreie Innenstadt lässt beinahe in Vergessenheit geraten, dass deren Realisierung harte politische Diskussionen vorausgingen. Ganz allgemein ist festzuhalten, dass sich das Thema Auto in Basel in den letzten Jahren zu einer wahren Glaubensfrage entwickelt hat. Mit Inbrunst wird im Grossen Rat über buchstäblich jeden einzelnen Parkplatz diskutiert, namentlich solche an den nobleren Adressen wie auf dem Bruderholz oder im Gellert. Meist stehen sich dabei das rotgrüne und das bürgerliche Lager unerbittlich und praktisch gleich stark gegenüber – weshalb im Basler Parlament oftmals wenige Absenzen über den Ausgang von Abstimmungen entscheiden.

Auch an der Urne gehören verkehrspolitische Abstimmungskämpfe zu den am kontroversesten geführten. Als grösster Triumph des rotgrünen Lagers gilt dabei das knappe Ja zum Gegenvorschlag zur Städte-Initiative im November 2010. Seither ist im Umweltschutzgesetz das Ziel verankert, den motorisierten Individualverkehr innert zehn Jahren um zehn Prozent zu senken. Nach nicht einmal der Hälfte der Frist musste Bau- und Verkehrsdirektor Hans-Peter Wessels (SP) jedoch bereits einräumen, dass man das Ziel verfehlen werde. Seither betrachtet er die Vorgabe mehr als groben Kompass für seine Verkehrspolitik. Entsprechend sind die Über-

reste der Städte-Initiative auch Jahre später dem bürgerlichen Lager noch immer ein Dorn im Auge. Zurzeit ist eine Initiative des Gewerbeverbands hängig, den Paragraphen wieder aus dem Gesetz zu streichen. Selbst die Regierung bezeichnete daraufhin das Reduktionsziel als unrealistisch und begrüßte dessen Aufhebung «als durchaus sinnvoll». Die Begründung: Zur Erreichung des Ziels wären drastische Massnahmen notwendig, welche wiederum politisch keine Mehrheit finden würden.

Tatsächlich musste die rotgrüne Regierung in den vergangenen Jahren mehrere schmerzhafte verkehrspolitische Niederlagen an der Urne einstecken. Einschneidend war vor allem die Ablehnung des Kredits von 77 Millionen Franken zur Erschliessung der Erlenmatt mit einer Tramlinie. Der Entscheid warf die Entwicklung des Areals deutlich zurück. Im November 2015 folgte das Nein zur sogenannten Strasseninitiative, die mehr Platz für Velos und Fussgänger und eine konsequente Bevorzugung des ÖV forderte, sowie des dazugehörigen Gegenvorschlags, im Mai 2017 die überraschend deutliche Ablehnung des geplanten Velorings. Diese Abstimmungsniederlagen wurden von bürgerlicher Seite als Abkehr von der rotgrünen Verkehrspolitik gefeiert – und Wessels wurde aufgrund seiner Politik zur Zielscheibe der politischen Angriffe. Bei den Gesamterneuerungswahlen im Oktober 2016 verpasste er im Gegensatz zu seinen Parteikollegen Eva Herzog und Christoph Brutschin im ersten Wahlgang das absolute Mehr.¹

ÖV überschreitet Grenzen

Die Verkehrspolitik der letzten Jahre hängt stark mit der Person Hans-Peter Wessels' zusammen. Unbeirrt treibt er seit dem Amtsantritt 2009 in seiner mittlerweile dritten Legislatur das Engagement der Stadt für eine ökologischere Verkehrspolitik voran. Während sich Wessels selbst als Pragmatiker gibt, wird er von seinen politischen Gegnern regelmässig als Ideologe diffamiert. Dafür reicht vielen bereits der Umstand, dass der Verkehrsdirektor nie den Führerschein gemacht hat. Mit der Reduzierung auf das Klischee des autohassenden Velofahrers wird man seinem Wirken allerdings nicht gerecht. So kann sich Wessels auf die Fahne schreiben, dass er den Bund überzeugen konnte, von den ursprünglichen Plänen, die Osttangente je um eine Spur zu verbreitern, abzuweichen und stattdessen den deutlich teureren Rheintunnel für geschätzte 1,4 Milliarden Franken zu finanzieren. Mit einer unterirdischen Verbindung zwischen dem Zubringer Birsfelden und der Nordtangente soll die A2 markant entlastet werden. Noch offen ist dagegen ein allfälliger weiterführender Anschluss ans deutsche Autobahnnetz. Und das Bundesamt für Strassen sucht weitere Lösungen zur Beseitigung von Engpässen – immerhin ist dieser Autobahnabschnitt einer der meistbefahrenen Europas. Vertieft geprüft wird die Ergänzung von drei auf vier Fahrstreifen pro Richtung zwischen den Verzweigungen Hagnau und Augst. Beim Gundelitunnel dagegen unterscheiden sich die Einschätzungen von Bund und Stadt deutlich. Während die Bundesgelder für den zwei Kilometer langen Stadttunnel seit Jahrzehnten quasi bereitliegen, tritt die Basler Regierung bei dem Projekt auf die Bremse, weil im angrenzenden Baselbiet die wichtigen Anschlussmöglichkeiten noch nicht gesichert sind.² Und kaum hatte die Regierung ein Einlenken signalisiert, stellte sich der Grosse Rat quer.

In Sachen Velopolitik verfolgt die Basler Regierung eine Strategie der kleinen Schritte; der von Umweltschützern erhoffte grosse Wurf blieb bisher aus. Stattdessen versucht sie, mit kaum einschneidenden Massnahmen punktuell Verbesserungen zu erreichen: Einbahnstrassen werden für Velofahrerinnen geöffnet, zusätzlich werden stadtweit Dutzende von Quartierstrassen in Tempo-30- oder Begegnungszonen umgewandelt. Dazu kommen weitere Projekte, wie etwa Ampeln, an denen Velofahrern auch während der Rotphase das Rechtsabbiegen gestattet ist,

¹ <https://www.baslerstadtbuch.ch/dossier/2016/wahlen-f-r-die-legislatur-2017-2021.html> (Zugriff: 25.08.2017).

² <https://www.bzbasel.ch/basel/basel-stadt/basel-straeubt-sich-gegen-bundesgelder-fuer-den-gundelitunnel-bern-macht-druck-131424030> (Zugriff: 25.08.2017).

oder der Versuch mit Velostrassen im St. Johann- und Breite-Quartier, auf denen die Zweiradfahrer durchgehend Vortritt geniessen.

Die wirklich grossen Schritte – neben der verkehrsfreien Innenstadt – betrafen in den letzten Jahren vor allem den öffentlichen Verkehr. Mit viel Begeisterung wurde im Dezember 2014 die Verlängerung der Tramlinie 8 nach Weil am Rhein gefeiert. Tatsächlich erfreute sich die Route rasch grosser Beliebtheit, allerdings anders als erwartet. Geplant als Angebot für Pendler, wurde der 8er zum «Schnäppchenexpress» in die grenznahen Einkaufszentren – vor allem als die Schweizer Nationalbank wenige Wochen nach Inbetriebnahme der Tramlinie den Euro-Mindestkurs aufgab. Die 8er-Verlängerung musste oftmals als Erklärung für das Ladelisterben in der Basler Innenstadt herhalten; mittlerweile zeigt sich, dass auch die Idee, die deutschen Grenzgänger zum Umsteigen zu bewegen, durchaus Früchte trägt.³

Neben aller Polemik ist politisch weithin unbestritten, dass ein grenzüberschreitender Ausbau der ÖV-Strukturen für die Entwicklung der Region unabdingbar ist. Die Pläne eines ÖV auf dem Rhein mit Verbindungen zwischen Huningue und Birsfelden im Viertelstundentakt wurden trotz viel Goodwill aus Politik und Wirtschaft wieder versenkt. Teuer, unökologisch und nur wenig genutzt wäre eine solche Linienschiffahrt, urteilte ein externes Gutachten. Insofern bewegt sich die Verkehrspolitik eher auf bekannten Wegen. Im Dezember 2017 wurde die Verlängerung der Tramlinie 3 ins elsässische St-Louis eröffnet, ergänzend soll im Frühling 2018 ein Parkhaus für die französischen Grenzgänger eröffnet werden. Überlagert wurde die Eröffnung von einer politischen Affäre. Die Basler Verkehrsbetriebe (BVB) sagten der französischen Seite zu, sich mit einer Million Euro an deren Kosten zu beteiligen. Das Versprechen wurde vom früheren Verwaltungsratspräsidenten und dem Direktor des ÖV-Unternehmens im Beisein von Wessels abgegeben. Allerdings hatte keiner der drei dafür die Kompetenz. Als die Angelegenheit Ende 2016 öffentlich wurde, gerieten die BVB und Regierungsrat Wessels stark unter Druck.⁴

Der grosse Wurf in Sachen ÖV ist jedoch noch immer nicht so richtig greifbar: das sogenannte Herzstück, eine unterirdische Verbindung zwischen dem Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof. Während Jahren galt das Grossprojekt einer Regio-S-Bahn mehr als Vision in ferner Zukunft denn als reale Massnahme zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur. Vorprojekte und Ideen wurden entworfen, diskutiert und schubladisiert. Einen wichtigen Meilenstein erreichten die beiden Baudirektoren Hans-Peter Wessels (BS) und Sabine Pegoraro (BL) dann im Frühling 2017. Mit dem Entscheid für die sogenannte Variante Hoch Y gelang es, die politischen und wirtschaftlichen Kräfte in der Region grossenteils hinter der Durchmesserlinie zu vereinen. Die leicht verwirrende Namensgebung erschliesst sich, wenn man das Projekt auf dem Stadtplan betrachtet. Die wichtigste Idee der Variante Hoch Y: Zur bereits bekannten Haltestelle Mitte, die sich unter dem Basler Marktplatz befinden soll, erschliesst die Regio-S-Bahn dank der zweiten Haltestelle Klybeck den Entwicklungsraum Basel Nord – dies nicht zuletzt mit Blick auf die dortigen Arbeitsplätze der Life Sciences. Auch wurde bei der Planung darauf verzichtet, den Bahnhof SBB und den Badischen Bahnhof zu Tiefbahnhöfen umbauen zu wollen; stattdessen soll der Bahnhof SBB in Richtung Westen «verschoben» werden. Gemäss den Verantwortlichen soll die Variante Hoch Y auch einem weiteren Projekt Schub verleihen, welches schon seit längerer Zeit angedacht ist: dem Anschluss des EuroAirports ans Bahnnetz. Dafür soll einerseits die bisherige Verbindung in Richtung Frankreich ausgebaut werden, andererseits ist bei der Haltestelle Mitte ein Abzweiger zum Bahnhof St. Johann geplant, der sogenannte Y-Ast.

³ <http://www.badische-zeitung.de/weil-am-rhein/tram-8-immer-mehr-pendler--127701963.html> (Zugriff: 25.08.2017).

⁴ <https://www.bzbasel.ch/basel/basel-stadt/bvb-affaere-oberaufsicht-will-hans-peter-wessels-entmachten-131473561> (Zugriff: 25.08.2017).

Doch die wichtigste Frage zum «Herzstück» schwebt noch wie ein Damoklesschwert über dem Projekt: Den definitiven Entscheid über die Realisierung der Vision trifft letztlich der Bund. Rund 3,3 Milliarden Franken erhoffen sich die beiden Basel für den gesamten Bahnknoten (sprich «Herzstück», Zulaufstrecken und Bahnhöfe), finanziert aus dem Topf des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur STEP 2030/35. Beim Bund sind dazu zwei Varianten in Arbeit: ein Ausbau mit Projekten für rund sieben Milliarden Franken, welche bis 2030 umgesetzt werden sollen, und eine zweite Variante mit Ausbauten für maximal zwölf Milliarden Franken bis 2035. Dabei konkurriert das «Herzstück» mit weiteren Grossprojekten wie dem Teilausbau des Lötschberg-Basistunnels oder dem Durchgangsbahnhof Luzern. Bei jeder Gelegenheit betonen die regionalen Player aus Politik und Wirtschaft deshalb in Bundesbern die Bedeutung des «Herzstücks» für die Region. Der Bund lässt sich jedoch kaum in die Karten blicken. Vorstösse aus der Region – wie der Vorschlag des Grossen Rats, ein Darlehen in dreistelliger Millionenhöhe zur Vorfinanzierung zu sprechen⁵ – sind vorerst blockiert.⁶ Einmal mehr steht die Befürchtung im Raum, dass die Region Nordwestschweiz in Bundesbern kein Gehör finden und am Ende mit leeren Händen dastehen wird.

Vorzeichen einer Revolution

Interessant ist der Umstand, dass zum «Herzstück» kaum kritische Stimmen zu hören sind. Dabei stellt der Arlesheimer Politblogger Manfred Messmer⁷ die These auf, dass das Mega-projekt bei seiner Inbetriebnahme in knapp zwei Jahrzehnten von der Zeit überholt sein wird; er bezieht sich dabei auf die aktuelle Entwicklung rund um selbstfahrende Automobile. Das gleiche Argument könnte man wohl auch auf den Rheintunnel anwenden. Denn die Entlastung für die Osttangente wird frühestens 2037 fertiggestellt, angesichts der derzeitigen Entwicklungen eine halbe Ewigkeit.

Tatsächlich bahnt sich weltweit eine technische Revolution an, deren Auswirkungen auf die lokale Verkehrssituation bisher weder ernsthaft thematisiert wurden noch im Moment absehbar sind. Letztlich dürften autonome und miteinander kommunizierende Verkehrsmittel unseren täglichen Verkehr deutlich stärker verändern, als dies bisher in der Debatte berücksichtigt wurde. Entsprechende Konzepte oder Überlegungen, wie verkehrspolitisch auf diese Entwicklung reagiert werden soll, sind bisher Mangelware, einzig beim Bereich ÖV werden zögerlich die Fühler in Richtung selbstfahrende Trams oder Züge ausgestreckt. Die letzten Jahre haben gleichzeitig aber auch gezeigt, dass sich die Basler Verkehrsplaner neuen Modellen gegenüber – namentlich im Zusammenhang mit der technischen Entwicklung – sehr aufgeschlossen zeigen. Zu erwähnen wären hier etwa die Car-Sharing-Dienste, welche auf offene Türen stiessen. Auch die Förderung von Elektroautos geniesst politisch breite Unterstützung, obwohl es sich bisher um ein reines Nischenprodukt handelt. Insofern ist es gut vorstellbar, dass auch Anpassungen an die künftigen Verkehrsträger schnell umgesetzt werden.

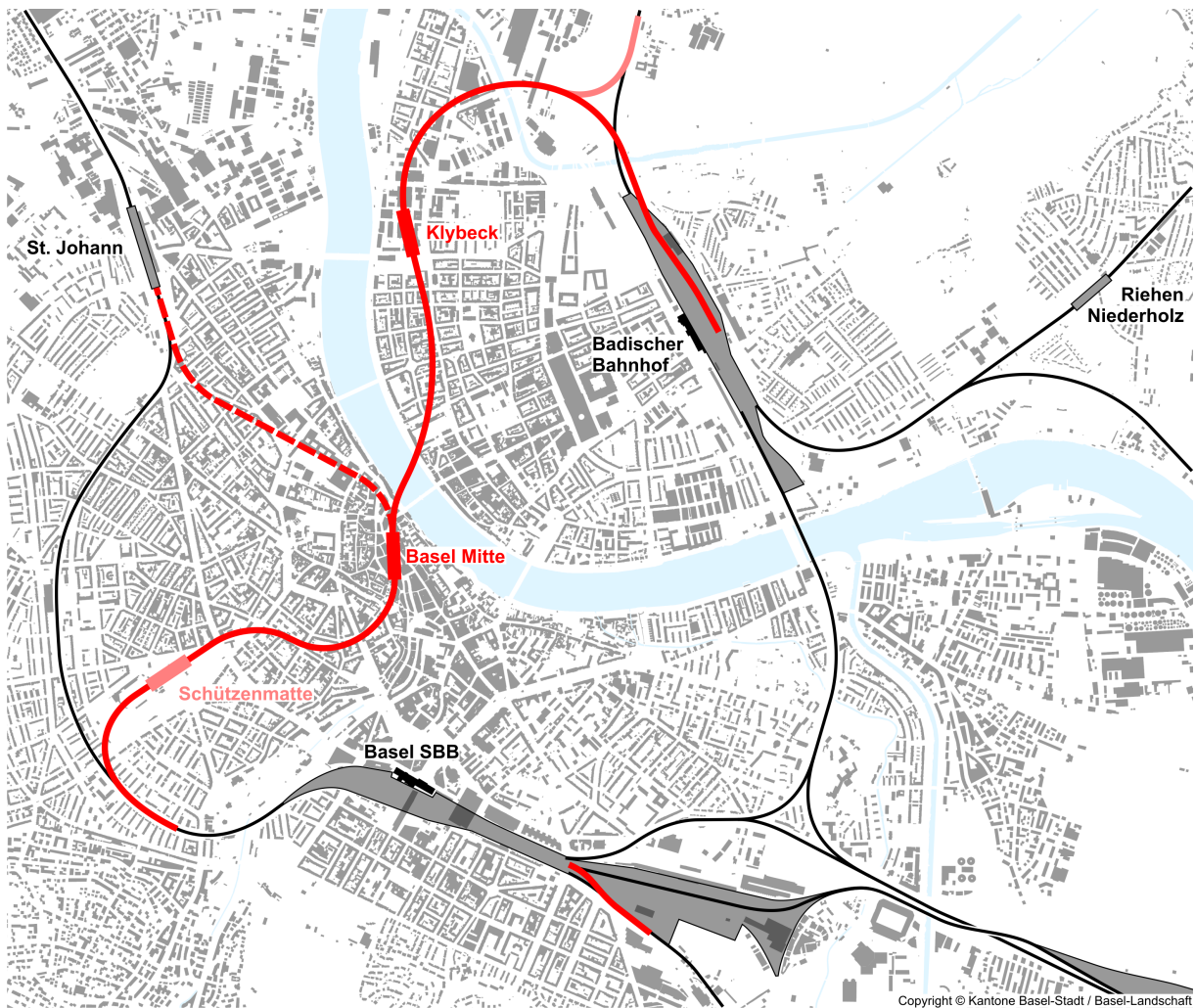
Über den Autor

Jonas Hoskyn ist Journalist bei der «bz Basel».

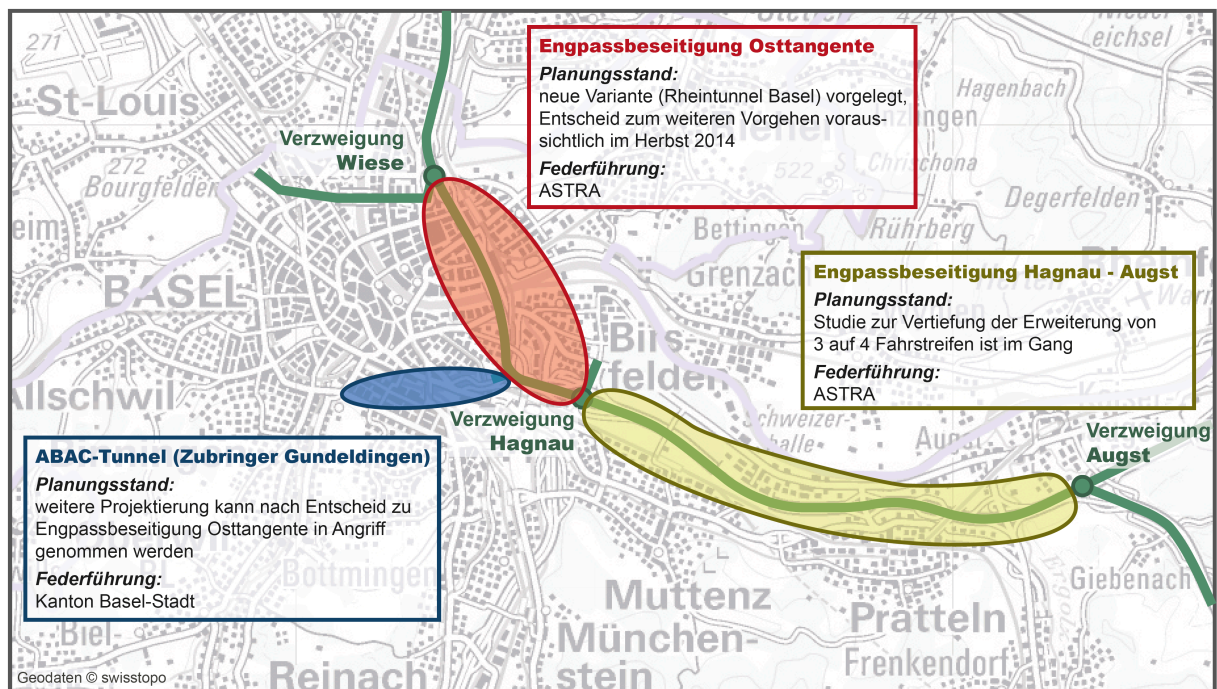
⁵ Bau- und Verkehrsdepartement, Medienmitteilung vom 26.04.2016, <http://www.medienmitteilungen.bs.ch/showmm.htm?url=2016-04-26-bd-002> (Zugriff: 25.08.2017).

⁶ <https://www.bzbasel.ch/basel/basel-stadt/vorfinanzierung-bringt-gar-nichts-nun-droht-dem-herzstueck-der-infarkt-130963425> (Zugriff: 25.08.2017).

⁷ <https://arlesheimreloaded.ch/ein-herzstueck-fuer-autonome/> (Zugriff: 25.08.2017).



Linienführung Herzstück, Variante «Hoch Y» (Quelle: Konsortium Herzstück, 2017)



Übersicht über die Nationalstrassen-Erweiterungsprojekte im Raum Basel (Bundesamt für Strassen ASTRA, 2014)



Visualisierung Haltestelle Mitte, Ausgang Hauptpost (Herzog & de Meuron Ltd., 2017)



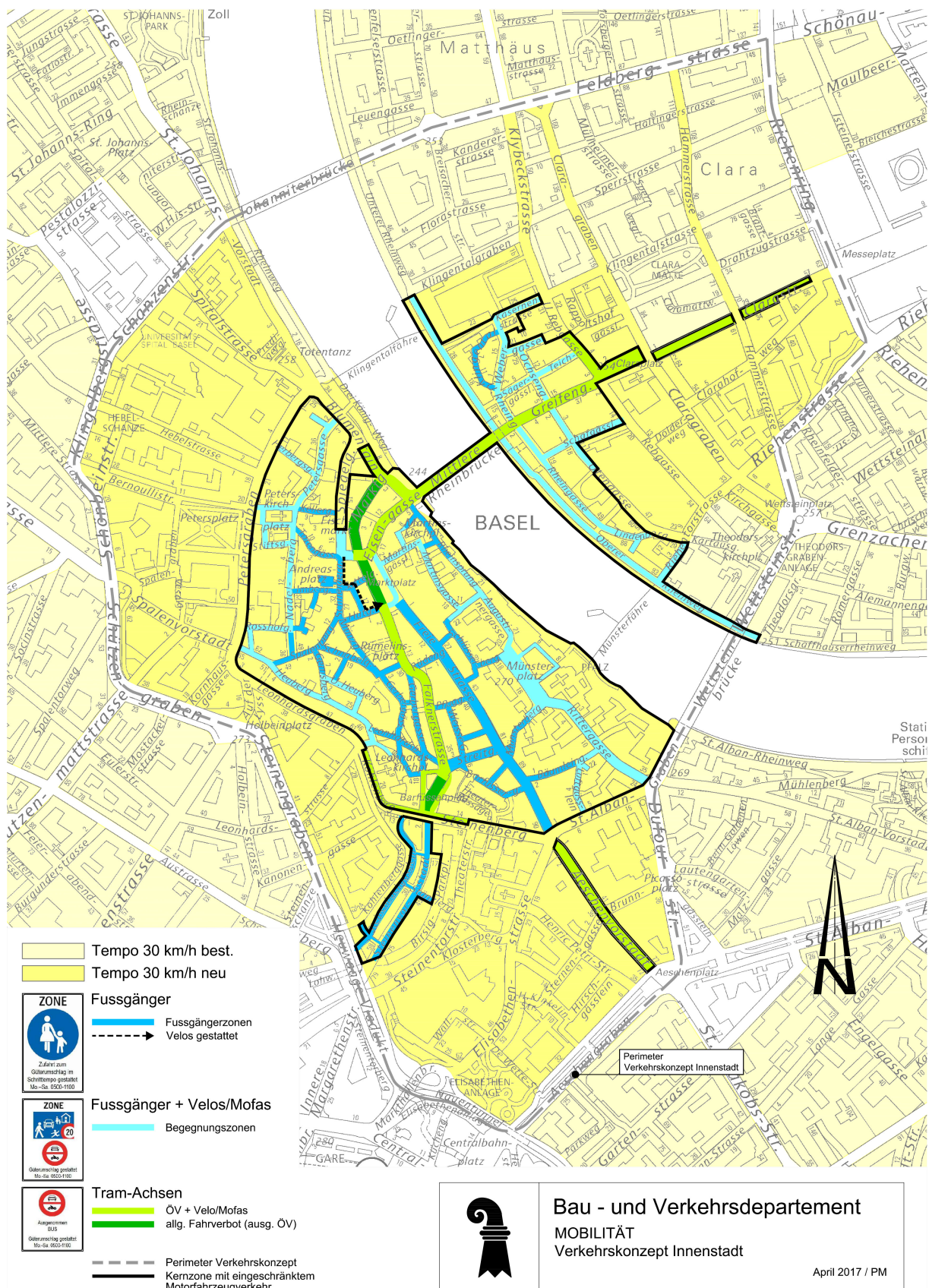
Visualisierung Haltestelle Mitte, Ausgang Schiffände (Herzog & de Meuron Ltd., 2017)



Verlängerte Tramlinie 8 am Eröffnungstag in Weil-Friedlingen, 14. Dezember 2014 (Foto: Kathrin Schulthess)



Eröffnung der verlängerten Tramlinie 3 von Basel nach Saint-Louis, 9. Dezember 2017 (Foto: Kathrin Schulthess)



Verkehrskonzept Innenstadt (Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt, April 2017)

Abstimmung

Basel entscheidet im Mai über einen Veloring um die Stadt

Wenn Velofahrer über eine Strasse für Velos streiten

25 Millionen Franken für einen Veloring auf bestehenden Strassen? Befürworter versprechen mehr Sicherheit durch eine lückenlose Strasse. Gegner sagen, das Velonetz sei jetzt schon sehr gut, einen solchen Ring brauche es nicht.



Der bürgerliche Grossrat Heiner Vischer (links) und sein grüner Ratskollege Thomas

VON MARTINA RUTSCHMANN

Während der anderthalbstündigen Diskussion rücken sie keinen Millimeter von ihrem Standpunkt ab: LDP-Grossrat Heiner Vischer spricht sich klar gegen den geplanten Veloring aus, sein Ratskollege Thomas Grossenbacher vom Grünen Bündnis hingegen kämpft leidenschaftlich für das 25-Millionen-Projekt, das der Grosse Rat im Herbst abgesegnet hatte. Doch kaum war klar, dass Basel einen Veloring bekommen soll, haben die bürgerlichen Parteien LDP und SVP und die Wirtschaftsverbände das Referendum ergriffen. Am 21. Mai stimmt Basel-Stadt ab.

Stellen Sie sich vor, es gäbe den Veloring schon: Wie viel schneller wären Sie beim Interview hier mitten in der Grossbasler Innenstadt gewesen?
Thomas Grossenbacher: Ich komme von einem Ort, der innerhalb des Velorings liegt. Sonst hätte ich ihn sicher benutzt.
Heiner Vischer: Für mich wäre der Veloring ein Umweg gewesen, ein grosser.

Das Wort Umweg fällt ständig bei den Gegnern. Warum das, Herr Vischer?
Vischer: Weil die meisten Leute den kürzesten Weg nehmen. Kaum jemand würde einen Umweg über den Veloring am Stadtrand machen, wenn er auch direkt zum Ziel fahren kann. Ausserdem glaube ich, dass es nicht viele Menschen gibt, die auf dem Veloring starten und einen Ort zum Ziel haben, der sich ebenfalls auf dem Ring befindet. Daher ist der Veloring unnötig.

Herr Grossenbacher, warum sollten Velofahrer den Veloring benutzen, wenn es auch einen direkteren Weg gibt?
Grossenbacher: Wegen der Sicherheit. Die Sicherheit ist einer der wichtigsten Aspekte für die meisten Velofahrenden. Ich denke, dass viele trotz eines möglichen kleinen Umweges den Ring benutzen würden, um sicher und auch schnell voranzukommen.

Das klingt, als ob Velofahren jetzt, ohne Veloring, eine gefährliche Sache wäre.
Grossenbacher: An immer noch zu vielen Stellen ist es das, ja. Mit dem Veloring würden die Gefahren viel kleiner. Ausserdem hätte man die Möglichkeit, komfortabler und auch nebeneinander zu fahren.
Vischer: Unfallschwerpunkte müssen angegangen werden, das ist klar. Die gefährlichen Orte für Velofahrer befinden sich aber nicht nur dort, wo der Ring durchführen soll. Das Gefahrenpotenzial wäre mit dem Veloring nicht aus der Welt geschafft, sondern allenfalls nur leicht entschärft. Wir haben bereits ein ausgezeichnetes Velosystem. Velofahrer haben bei allen Verkehrsprojekten Priorität. Das schlägt sich im Veloranking von Pro Velo nieder, wo Basel auf Platz 2 ist – auch ohne den teuren Veloring.
Grossenbacher: Platz 1 wäre noch besser... Aber nochmals zu Ihrem Umweg-Argument, Herr Vischer. Es stimmt nicht, dass Velofahrende immer den kürzesten Weg nehmen. Vielen ist es wichtiger, den sichersten Weg einzuschlagen. Die Situation am Dorenbachkreisel, um nur ein Beispiel zu nennen, ist viel zu gefährlich. Die Lage würde mit dem Veloring massiv verbessert.
Vischer: Selbst jene Abschnitte, die Teil des Velorings werden sollen, sind mit wenigen Ausnahmen schon sehr sicher. Und zu

«Wer von Riehen zur Novartis fahren will, kann das jetzt schon komfortabel tun. Bloss, dass er nicht neben jemandem fahren darf.»

Heiner Vischer
Grossrat LDP

«Viele Velofahrer würden trotz eines kleinen Umweges den Ring benutzen, um sicher und auch schnell ans Ziel zu kommen.»

Thomas Grossenbacher
Grossrat Grünes Bündnis

Ihrem Beispiel mit dem Dorenbachkreisel: Kreisel stellen immer ein Risiko dar. Das heisst aber nicht, dass Velofahren in Basel unsicher wäre. Im Gegenteil. Wir verfügen über den höchsten Anteil verkehrsberuhigter Strassen in der ganzen Schweiz.
Grossenbacher: Aber, und das geben Sie ja selber zu, es gibt Verbesserungspotenzial. Die geplante Zollibrücke beim Dorenbach etwa würde als Teil des Velorings zu einer deutlichen Verbesserung führen.

Zur Information: Diese Brücke würde 8 Millionen kosten, es blieben 17 Millionen für den Veloring. Befürworter finden diesen Betrag moderat, Gegnern ist er viel zu hoch. Was stimmt denn nun?
Grossenbacher: Im Vergleich zu anderen Kosten ist das sogar relativ günstig. Ein Kilometer Autobahn kostet rund 257 Millionen Franken. Der Veloring wird 10 Kilometer lang – und kostet weniger als ein Zehntel eines Kilometers Autobahn.

Sie schütteln den Kopf, Herr Vischer.
Vischer: Herr Grossenbacher vergleicht Äpfel mit Birnen! Eine Hauptleistungsstrasse wie eine Autobahn mit einem Aufkommen von 140 000 Autos pro Tag ist doch nicht mit einem Veloring vergleichbar, dessen einzige Vorteile Nebeneinanderfahren, Tempo 30 und Velovortritte sind. Ausserdem bestehen die Veloring-Strassen schon, es müssten nur noch Signalisationen angebracht werden. Muss das so teuer sein?
Grossenbacher: Es braucht zuerst eine Analyse und dann Verbesserungsmassnahmen, um die angestrebte Sicherheit gewährleisten zu können. Was genau wie viel kostet, kann man jetzt noch nicht sagen. Fakt ist: Verschiedene kleine Massnahmen,

auch bauliche, müssen ergriffen werden.
Vischer: Fakt ist auch: Der Veloring ohne die Zollibrücke kostet 17 Millionen Franken! Es wäre doch viel schlauer, dort zu handeln, wo echter Handlungsbedarf besteht.
Grossenbacher: Das Ziel ist es ja gerade, eine zusammenhängende sichere Strecke anbieten zu können, auf der ein Veloweg nicht plötzlich aufhört. Die jetzige Situation hat entscheidende Sicherheitslücken.

Partielle Verbesserungen, wie Sie sie wollen, Herr Vischer, kosten auch Geld.
Vischer: Ja, aber man wüsste, wofür man es ausgibt. Die Befürworter behaupten, Kinder und Neulenker würden sich aufs Velo trauen, wenn sie auf dem Veloring fahren könnten. Aber niemand fährt nur auf diesem Ring. Was ist mit all den unsicheren Strassen ausserhalb des Rings? Kinder und Neulenker müssen auch solche Orte und Strassen passieren, um ihr Ziel zu erreichen.
Grossenbacher: Herr Vischer, es geht in einem ersten Schritt darum, die bestehenden Strassenabschnitte auf dem künftigen Veloring sicherer zu machen. Die radialen Verbindungen, die Sie ansprechen, sollen mit der Zeit auch angepasst werden, es reicht nicht, einen Veloring zu haben, das stimmt.

Sagen die Basler also Ja zum Veloring, befürworten sie automatisch Verbesserungs-massnahmen für andere Strassen?
Grossenbacher: Ja, und zwar im Zusammenhang mit geplanten Baumassnahmen.
Vischer: Auch ich bin dafür, dass die Massnahmen zugunsten der Velofahrer ergriffen werden. Die Möglichkeit, an manchen Ampeln bei Rot abbiegen zu können, finde ich etwa gut. Das entspricht im Gegensatz zum



Grossenbacher studieren die Pläne für den Veloring – und fühlen sich bestärkt in ihren jeweiligen Argumenten.

ROLAND SCHMID

Eine Autobahn für Velos rund um die Innenstadt

Verkehr Die wichtigsten Fragen zur bevorstehenden Abstimmung über den Veloring.

VON JONAS HOSKYN

1 Was ist der Veloring?

Der Veloring bezeichnet eine zusammenhängende Route rund um die Innenstadt. Auf dieser klar markierten Strecke sollen möglichst günstige Rahmenbedingungen für den Veloverkehr geschaffen werden. Etwas überspitzt formuliert: eine Autobahn nur eben für Velos. Geplant ist, dass die Velofahrenden auf der Strecke grundsätzlich Vortritt haben. Ein vergleichbares Projekt läuft bereits am St. Alban-Rheinweg und der Mülhauserstrasse, welche vor einem Jahr versuchsweise zu Fahrradstrassen umgestaltet wurden. Ausnahme sind dicht befahrene Kreuzungen oder Querungen des öffentlichen Verkehrs. Ein solcher Veloring ist in vielen europäischen Städten wie etwa Kopenhagen oder Stockholm ein fester Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur. Auch das benachbarte Freiburg im Breisgau setzt verstärkt auf Fahrradstrassen. Auch bei der Basler Regierung stiessen die Initianten von Pro Velo auf offene Türen.

2 Wer ist für den Veloring, wer dagegen?

Politisch setzen sich die SP, das Grüne Bündnis und die Grünliberalen an vorderster Front für den Veloring ein. Im Pro-Komitee sind auch noch Vereine wie der WWF, VCS, Pro Natura, Umverkehr und natürlich Pro Velo. CVP und FDP sind in der Frage gespalten. LDP und SVP haben nach dem Ja im Parlament das Referendum ergriffen. Im Nein-Lager sind ACS, TCS, die Handelskammer beider Basel und der Gewerbeverband.

3 Wo soll der Veloring durchführen?

Das ist noch nicht definitiv bestimmt. Wenn man die fixen Eckpunkte aus der Initiative mit dem Teilrichtplan Velo der Regierung kombiniert, erhält man aber ein ziemlich gutes Bild. Geplant ist der Veloring vor allem auf Nebenstrassen mit Tempo 30. Der Vorschlag führt vom Bahnhof SBB durchs

Gundeli, auf einer neuen Brücke über den Zoo, via Bernerring, St. Gallerring, Strassburgerallee und Mülhauserstrasse über die Dreirosenbrücke. Danach verläuft der geplante Veloring parallel zum Riehenring durchs Kleinbasel und via Wettsteinbrücke und St. Alban-Vorstadt durch die Lange Gasse und Peter Merian-Strasse zurück zum Bahnhof. Bei einem Ja soll der Veloring in fünf Jahren fertig sein.

4 Sind die Strassen dann für Autos und Motorräder gesperrt?

Einzelne Abschnitte dürften zwar reine Velowege werden, aber grundsätzlich sind die Strassen auch für den motorisierten Individualverkehr frei. Allerdings ist die Idee des Velorings eine Entflechtung der verschiedenen Verkehrsmittel zu erreichen. Insofern wären Autos zumindest nicht besonders gern gesehen. Dazu kommt, dass auf den meisten Strassen des Velorings Tempo 30 gelten soll.

5 Warum kostet das Ganze 25 Millionen?

Der Grossteil des Geldes ist für grössere Massnahmen vorgesehen, etwa die geplante Brücke über den Zolli. Auf weiten Strecken dürfte sich der Veloring mit wenigen Massnahmen realisieren lassen. Die Befürworter rechnen ausserdem damit, dass sich der Bund beteiligen wird. Weiter weisen sie darauf hin, dass Investitionen in die Veloinfrastruktur eine grössere Kosteneffizienz aufweisen als bei anderen Verkehrsträgern.

6 Auf einigen Plänen ist eine neue Brücke über den Rhein abgebildet. Was hat es damit auf sich?

Tatsächlich hat der Veloring nach aktueller Planung beim Abschnitt Wettsteinbrücke einen ziemlichen Knick, ein Umweg von gut einem Kilometer. Die schlaueste Variante wäre eine neue Brücke zwischen der Wettstein- und der Schwarzwaldbrücke. Der Sevogelsteg war bereits in den 1960er Jahren einmal ein Thema. Vor drei Jahren hat die Regierung die Idee wieder aufgeworfen. In der aktuellen Abstimmungsvorlage allerdings ist die Brücke für Fussgänger und Velofahrer nicht mit drin. Die Regierung hat angekündigt, diese zu einem späteren Zeitpunkt - frühestens 2023 - realisieren zu wollen.

Veloring auch einem Bedürfnis. Aber weshalb man in Basel durchgehend nebeneinander fahren können soll, etwa auf der Dreirosenbrücke, verstehe ich nicht.

Grossenbacher: Das ist ein gutes Beispiel. Die Dreirosenbrücke ist eine Achse, auf der Schulen und Arbeitsplätze verbunden werden. Und das ist das Ziel des Velorings. Wichtige Punkte sollen verbunden werden.

Auf der Brücke gibts schon einen Veloweg, was würde mit dem Ring anders?

Grossenbacher: Der bestehende Veloweg würde integriert, dort würde sich also wenig ändern. Im Zusammenhang mit den Strassenabschnitten vorher und nachher wäre der Weg aber sicherer und attraktiver und würde mehr Leute aufs Velo bringen. **Vischer:** Jemand, der von Riehen zur Novartis fahren will, kann das jetzt schon komfortabel tun - ohne Veloring. Bloss, dass er nicht neben jemandem fahren darf. **Grossenbacher:** Uns ist die Sicherheit wichtig und dass Velofahrende dort, wo es Sinn macht, Vortritt haben. Das Nebeneinanderfahren ist ein Nebenaspekt. Wichtiger ist es, sicher überholen zu können.

Es kursieren verschiedene Pläne des Velorings. Der Sevogelsteg, der vom St. Alban-Tal über den Rhein ins Kleinbasel führen soll, ist nicht mehr Bestandteil des Plans. Welcher Plan ist aktuell?

Grossenbacher: Der Steg war Bestandteil des Richtplans, für den Veloring ist er nicht entscheidend. Dieser kann auch über die Wettsteinbrücke führen, wie es geplant ist.

Reicht der Platz dort, um nebeneinander fahren zu können und gleichzeitig genug Raum für Fussgänger zu haben?

Grossenbacher: So weit sind wir noch nicht in der Detailplanung.

Vischer: Das ist ein typischer Satz! Damit können Sie jede Kritik killen. Sie reden von einem geschlossenen Ring, gleichzeitig ist nicht klar, wo der genau durchführen soll.

Grossenbacher: Das Ziel ist klar, bloss einzelne Fragen sind noch nicht beantwortet. In den 25 Millionen sind 1,5 Millionen budgetiert, um all diese Fragen zu klären.

Der Stimmbürger weiss also nur: Das Ziel ist ein durchgehender Ring.

Grossenbacher: Die Bürgerinnen und Bürger stimmen ab, ob sie einen sicheren Veloring wollen oder nicht. Es geht darum, den Auto- und Veloverkehr zu entflechten. **Vischer:** Viele Fragen wären schon beantwortet, wenn das Projekt - wie bei solch grossen Vorhaben sonst üblich - zuerst in einer grossrätlichen Kommission diskutiert worden wäre. Das ist in diesem Fall nicht passiert, was ich sehr bedenklich finde. Zum Beispiel hätte dort die Frage beantwortet werden können, wie die 25 Millionen Franken gerechtfertigt werden können. **Grossenbacher:** Das kann man so sehen, Herr Vischer, zur Erinnerung: Eine deutliche Mehrheit des Rats fand es nicht nötig, dass das Projekt nach der Regierung noch von einer Kommission besprochen wird.

Bleiben wir beim Veloring selber.

Vischer: Dazu gibt es noch einiges zu sagen. So ist zum Beispiel nicht klar, ob das Bundesamt für Strassen die Pilotprojekte an der Mülhauserstrasse und am St. Alban-Rheinweg, wo Velofahrer derzeit Vortritt haben und nebeneinander fahren dürfen, für gut befindet und ins Gesetz aufnimmt. Erst 2018 ist klar, wie das Amt ent-

scheidet. Allenfalls war alles für die Katze.

Grossenbacher: Die Wahrscheinlichkeit ist sehr gross, dass das Amt grünes Licht gibt. Die Regierung hätte sich kaum für ein Projekt mit diesen Vorteilen ausgesprochen, wenn sie nicht gesetzeskonform wären.

Vischer: Warum konnte man nicht warten, bis alles klar ist?

Grossenbacher: Wir verschwenden bestimmt keinen Steuerrappen, bevor diese Klarheit nicht da ist, keine Angst.

Vischer: Und wenn das Amt gegen nebeneinander fahrende Velofahrer ist, werden Parkplätze aufgehoben ...

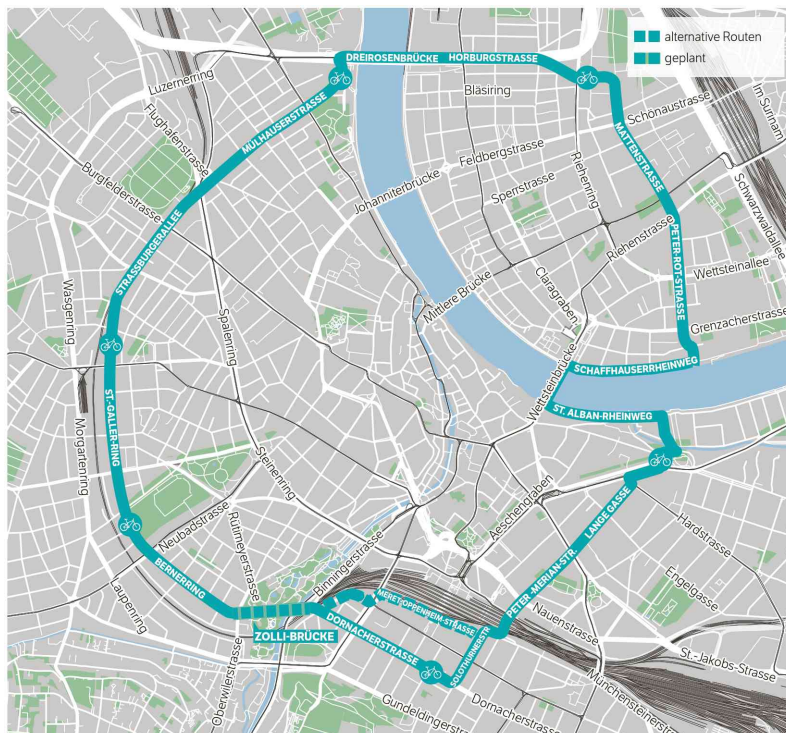
Jetzt schütteln Sie den Kopf, Herr Grossenbacher.

Grossenbacher: Ja, weil Herr Vischer polemisiert. Allen, auch Ihnen, Herr Vischer, ist klar, dass Autofahrer durch den Veloring nicht benachteiligt würden.

Vischer: Das habe ich nie behauptet, es ist bloss eine von vielen offenen Fragen. Wenn ich schon dabei bin: Die fest eingeplante Zollibrücke wird noch grosse Probleme generieren. Der Zoodirektor hat mir erklärt, dass eine solche Brücke überdacht werden müsste, damit keine Gegenstände in die Gehege geworfen werden können. Ausserdem müsste es nachts dunkel sein, um die Nachtruhe gewährleisten zu können.

Grossenbacher: Ich sage ja, es sind noch nicht alle Fragen beantwortet, auch zur Zollibrücke nicht. Von grossen Problemen würde ich aber sicher nicht sprechen. Es gibt auch dafür eine Lösung. Geplant ist eine Brücke für Velos und Fussgänger, die entlang der Eisenbahn über den Zoo führt. Fachleute werden dafür einen Weg finden.

Vischer: Das bezweifle ich, aber wir werden sehen, was das Stimmvolk meint.



Einmal rund um Basel: Der Veloring würde die wichtigsten Arbeitsorte, Naherholungsgebiete und Verkehrsdrehpunkte miteinander verbinden.

Herzstück Regio-S-Bahn

Basler Bahnhöfe werden durch Innenstadt verbunden

Nur zwei Stationen vom Klybeck zum SBB

Die Pläne strotzen vor Überraschungen: Keine Tiefbahnhöfe bei SBB und Badischer Bahnhof, Halt in Basel Nord und einen Verkehrsknotenpunkt bei der Margarethenbrücke.

VON PETER SCHENK

Die Grundidee, die beiden Basler Bahnhöfe unterirdisch durch die Innenstadt miteinander zu verbinden, bleibt bestehen, ansonsten aber strotzen die neuen Pläne für das Herzstück Regio-S-Bahn vor Überraschungen. Sie wurden gestern Mittag bei grossem Medienandrang bei einer Pressekonferenz in luftiger Höhe mit Blick auf Stadt, Dreiland und Bahnlinien in der Bar Rouge im Basler Messeturm vorgestellt.

Der im Rahmen des Vorprojekts zum Herzstück Regio-S-Bahn erstellte ausführliche Synthesebericht liegt dem Bund bereits vor. Voraussichtlich bis 2020 soll Bundesbern entscheiden, inwieweit es die Basler Milliardenpläne finanziert. Mit dem Bau könnte 2021 begonnen werden, früheste Inbetriebnahme wäre 2030.

Die wichtigste Neuigkeit ist wohl, dass der Entwicklungsraum Basel Nord durch eine neue unterirdische Haltestelle Klybeck erschlossen werden soll – hier geht es nicht nur um die vielen Jobs der Pharma, sondern auch um zahlreiche Wohnungen, die im Entwicklungsgebiet Klybeck auf den frei werdenden Geländen von BASF und Novartis wie auch auf der etwas weiter entfernten Klybeckinsel entstehen sollen.

Ausgangsstollen unter dem Rhein?

Bisher war immer von einer Haltestelle in der Nähe des Claraplatzes die Rede. Einer der Hauptkritikpunkte am Herzstück Regio-S-Bahn war die mangelnde Erschliessung von Basel Nord. Diese Kritiker müssten jetzt verstummen. Die geplante Haltestelle Klybeck liegt annähernd in Nord-Süd-Richtung parallel zur Klybeckstrasse und beginnt im Bereich der Querung der Nordtangente A3. Ausgänge sind zu den Tramhaltestellen Dreirosenbrücke und Ciba vorgesehen. Denkbar ist auch ein Ausgangsstollen unter dem Rhein hindurch zum Novartis Campus.

Im Gespräch mit der bz räumt der Basler Baudirektor Hans-Peter Wessels ein, dass der Tunnelplan nicht weit gediehen sei. Es gebe auch die Idee, eine Fährverbindung zum Campus einzurichten. Laut Rudolf Dieterle, Koordinator Bahnknoten Basel, wird für die Haltestelle Klybeck mit einer Frequenz von täglich 14 000 Personen gerechnet.

Ein regelrechter «Hotspot» dürfte die zweite geplante unterirdische Haltestel-

le namens Mitte werden. Sie liegt 28 Meter unter dem Marktplatz. Hier ist mit täglich 80 000 Fahrgästen zu rechnen. «Damit gehört die Haltestelle in der Schweiz zu den Top 20», führte Dieterle aus. Mitte besitzt zwei Gleise mit einem Mittelperron von 235 Metern Länge und soll die Universität, das Universitätsspital sowie den Tram- und Busknoten Schifflande erschliessen. Die Ausgänge sind denn auch zur Schifflande, zu Universität/Spital und zwischen Markt- und Barfüsserplatz vorgesehen.

Die sogenannte Variante Hoch Y, die sich unter insgesamt fünf geprüften Varianten deutlich durchsetzen konnte, verzichtet gänzlich auf unterirdische Tiefbahnhöfe bei den beiden Basler Bahnhöfen SBB und Badischer Bahnhof, die bisher angedacht waren – eine weitere Überraschung. «Um die Kapazität des Bahnhofs Basel SBB möglichst optimal nutzen zu können, erfolgt die Einfahrt für den S-Bahn-Verkehr ab dem Gleisfeld Wolf durch den bestehenden Posttunnel», heisst es im Faktenblatt. Die S-Bahn halte also wie heute im Bahnhof SBB à Niveau. Von der Laufentallinie muss ein zusätzlicher Anschluss an den Posttunnel erstellt werden.

«Der Bahnhof SBB ist ein physikalischer Durchgangsbahnhof, der grossenteils als Sackbahnhof genutzt wird. Das frisst viel Kapazitäten», erklärte Dieterle. Die mit dem Herzstück geplante Umstellung auf einen Durchgangsbahnhof würde Kapazitäten schaffen.

Ein neues Portal zur Stadt

Für den Bahnhof SBB bietet sich bei der gewählten Variante eine oberirdische Perronerschliessung an – bisher planten die SBB eine unterirdische Querung. Diese habe den Nachteil, dass auf der Gundeldinger Seite beim Meret Oppenheim Platz nur neun Meter für den Durchgang bleiben, so Dieterle. Auf der anderen Bahnhofseite sei zwar ein Durchgang beim Elsässer Tor möglich, aber alles andere als ideal.

«Attraktiver», so die Zusammenfassung des Syntheseberichts, sei die Lösung, die Margarethenbrücke in Richtung Osten auszuweiten. So ergebe sich die Möglichkeit, den westlichen Teil des Bahnhofs neu zu konzipieren. Die Gleise würden neu angeordnet, die Perrons verlängert und direkt mit der Brücke verbunden, die so ein neuer Umsteigepunkt auf den Nahverkehr werde (siehe dazu auch das Interview mit Hans-Peter Wessels). «Der Bahnhof wird damit (konform mit den bahnbetrieblichen Planungen der SBB) insgesamt nach

Westen verschoben und erhält durch eine zum Margarethenplatz verbreiterte Brücke ein neues Portal zur Stadt mit direkter fussläufiger Anbindung zur historischen Innenstadt», heisst es weiter.

Herzstück für alle Zugarten frei

Nachdem die Züge von Osten oberirdisch in den Bahnhof SBB eingefahren sind, überqueren sie im Westen auf der Elsässerbahn den Zoo und tauchen danach ins Herzstück ab. Nach der Haltestelle Mitte wird es in einer unterirdischen Nordschlaufe zur Tiefhaltestelle Klybeck geführt. Danach unterquert die Strecke in einem Bogen zweimal die Wiese und mündet in das oberirdische Gleisfeld des Badischen Bahnhofs ein. Der Anschluss erfolgt dabei an den hintersten Bahnsteig. Positiv sei bei der gewählten Variante, dass sie Spielräume für die Weiterentwicklung der beiden Basler Bahnhöfe offen lassen würden.

Die städtebaulichen Auswirkungen von Linienführung und Haltestellen wurden in Zusammenarbeit mit dem Basler Architekturbüro Herzog & de Meuron betrachtet, das auch für die Visualisierung (grosstes Bild) verantwortlich zeichnet. Der Euro-Airport soll durch den Y-Ast angebunden werden. Dieser zweigt nördlich der Haltestelle Mitte von der Stammstrecke ab und wird beim Bahnhof St. Johann oberirdisch an die bestehende Strecke der Elsässerbahn angeschlossen. Der Y-Ast kann laut Bericht etappiert werden. Dies hänge von der Ausgestaltung des zukünftigen Fernverkehrsangebots ab.

Das Herzstück ist ohne Einschränkung des Rollmaterials konzipiert, kann also auch von Fernzügen durchfahren werden. Bei einem Halt in der unterirdischen Station Mitte, müsste diese allerdings auf 320 Meter für elsässische TER-Züge und 400 Meter für andere Fernzüge verlängert werden. Für den direkten Anschluss für den Fernverkehr aus und nach Deutschland besteht die Option, nördlich der Wiese auf gleichem Niveau abzuzweigen und beim Zoll Otterbach an die Hochrheinstrecke anzuschliessen.

Warum es das Herzstück überhaupt braucht, erklärte die Baselbieter Vorsterin der Bau- und Umweltschutzdirektion Sabine Pegoraro: «Wir wollen direkte und leistungsfähige Verbindungen.» Der Schlüssel zur S-Bahn, die die bestehenden getrennten sieben Äste verbinde, sei das Herzstück. «Der Ausbau der Zulaufstrecken nützt wenig, wenn wir die Heerscharen zwingen, im Bahnhof SBB umzusteigen.»



Der Ausgang Spiegelhof der geplanten S-Bahnstation Mitte, die sich 28 Meter unter dem



Sabine Pegoraro, Baselbieter Baudirektorin, mit ihrem Basler Kollegen Hans-Peter Wessels. Sie halten den Linienplan 2030 in der Hand.

KENNETH NARS



Linienführung des Herzstücks Regio-S-Bahn. Eine Haltestelle Schützenmatte wäre technisch möglich, macht aber von den erwarteten Frequenzen kaum Sinn.

ZVG



Basler Marktplatz befindet. Von hier geht es auch zur Universität und zum Universitätsspital.

VISUALISIERUNG HERZOG & DE MEURON

«Nun haben wir Lösung mit grösstem Potenzial»

Reaktionen Gewählte Variante stösst auf Lob, offene Fragen bestehen zur Finanzierung.

VON HANS-MARTIN JERMANN

Die ersten Stellungnahmen zum Variantenentscheid für das Herzstück fielen gestern sowohl in der Stadt als auch auf dem Land von links bis rechts positiv aus: Mit den beiden Haltestellen Klybeck und Mitte würden zwei der wichtigsten Arbeitsplatzgebiete des Kantons «ideal» erschlossen, kommentiert der Basler Gewerbedirektor Gabriel Barell. Gut sei zudem, dass auf den Bau «unnötiger und teurer» Tiefbahnhöfe verzichtet werde, so Barell. Martin Dätwyler, Vizedirektor der Handelskammer beider Basel, ergänzt mit Blick auf das gesamte S-Bahnnetz: Neben der Haltestelle Klybeck an der Durchmesserlinie seien die neuen S-Bahnstationen Wolf (Dreispietz), Solitude (Roche) und Apfelsee (Dornach) geplant. «Allesamt Gebiete, die für die Wirtschaft von grosser Bedeutung sind», fügt Dätwyler an.

Von Paris direkt zum Marktplatz

Grünen-Grossrat Michael Wüthrich – er präsidiert die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission – hält ebenfalls «sehr viel» vom Vorschlag der beiden Basel und des Konsortiums Bahnknoten Basel. «Aus Sicht der Stadtentwicklung haben wir nun die Lösung mit dem grössten Potenzial auf dem Tisch.» Im Pendelverkehr ergäben sich neue Perspektiven – das gelte sowohl für Zupendler in die Stadt, als auch für Basler,

die anderswo arbeiteten. Bestehend an der Variante sei zudem, dass der Bahnhof SBB relativ einfach vom Kopf in einen Durchgangsbahnhof umfunktioniert werden könne. Wüthrich ist überzeugt, dass man beim Bund nun wohl von alleine auf die Idee kommen werde, den Fernverkehr ins Herzstück reinzupacken und zusätzliche Gelder zur Verlängerung der Perrons an den Haltestellen zu sprechen. Dann wäre es möglich, direkt von Paris die Basler Stadtmitte anzufahren – und umgekehrt.

Die Kompatibilität für den Fernverkehr hält Handelskammer-Vize Dätwyler für wichtig. Nun seien der Bund und die SBB gefordert. Einzige Schwäche des gelungenen Konzepts sei, dass «wir nun schon sehr lange darauf warten». Zentral sei, dass das vorliegende Konzept in den Ausbauschritt Step 2030 des Bundes reinkomme. Der Verteilungskampf um Geld aus Bundesbern werde hart, prognostiziert Dätwyler. Er findet aber, dass die Region Basel selbstbewusst auftreten solle nach dem Motto: «Wenn wir weiterhin ein Wirtschaftsmotor für die Schweiz sein sollen, dann brauchen wir eine Infrastruktur, die Prosperität zulässt.»

Auch Hannes Schweizer (SP), Präsident der landrätlichen Bau- und Planungskommission, macht auf das grosse Volumen der eingegebenen Projekte aufmerksam. Vor diesem Hintergrund sei es sinnvoll, dass der Y-Ast Richtung St. Johann als mögliche zweite Etappe ausgeschrieben werde. Dies lasse Spielraum, falls der Bund nicht aufs volle Programm einsteige. «Gut finde ich, dass nun ein Projekt vorliegt, hinter dem alle Player stehen», fasst er zusammen.

FINANZIERUNG

Billiger als es geplant war

Die gewählte Variante führt aufgrund des Verzichts auf Tiefbahnhöfe im SBB und Badischen Bahnhof zu geringeren Kosten. Ohne Zulaufstrecken, aber mit der Anbindung der Bahnhöfe, betragen die Investitionen ausschliesslich für das Herzstück 1,9 Milliarden Franken. Der Y-Ast allein kostet 400 Millionen Franken. Da er Ausbauten der Bahnhöfe St. Johann und Euro-Airport (EAP) nach sich zieht, würden sich die Gesamtkosten Herzstück inklusive Y-Ast bis EAP auf 2, 8 Milliarden Franken belaufen.

Die gesamten Investitionskosten für alle Massnahmen zugunsten der trinationalen S-Bahn betragen 4,25 Milliarden Franken. Davon würden 800 bis 900 Millionen Franken auf «ohnehin notwendige Unterhalts- und Erneuerungsmassnahmen und von Dritten zu erwartenden Finanzierungsbeiträge» entfallen, so die Medienmitteilung. Die Ausbauposten zu Lasten des Bahnausbauprogramms Step, Ausbauschritt 2030/35, also des Bundes, würden sich auf 2,6 Milliarden Franken ohne Y-Ast oder 3,3 Milliarden Franken inklusive Y-Ast belaufen. (PSC)

«Der Ausbau der Basler S-Bahn ist in Bern mittlerweile unbestritten»

Städtebau Der Basler Bau- und Verkehrsdezernent Hans-Peter Wessels (SP) erhofft sich vom neuen Margarethenplatz am Bahnhof SBB vielfältige Impulse.

VON PETER SCHENK UND HANS-M. JERMANN

Herr Wessels, bleibt es dabei oder müssen wir bald wieder mit einer Überraschung wie beim Bahnkongress im April 2016 rechnen? Damals haben Sie mit neuen Trassen vorschlägen die Diskussionen um das Herzstück erst angeheizt. Nun gab es wieder viel Neues.

Hans-Peter Wessels: Ich glaube, das ist jetzt sehr viel stabiler, besser konsolidiert und unter Einbeziehung der Partner von Bund und SBB entwickelt worden. Wir haben die Trassierung und die Positionierung der beiden Haltestellen definiert und aufzeigen können, dass es möglich ist, auf Tiefbahnhöfe, die sehr teuer wären, zu verzichten. Das begrüssen auch die SBB und die Deutsche Bahn (DB). Beim Bahnhof SBB schaffen wir das, indem wir eine gute Anbindungsmöglichkeit westlich vom Bahnhof gefunden haben und erst auf der anderen Seite des Birsigtals in die Tiefe abtauchen müssen.

Darauf hätte man doch aber auch vorher schon kommen können! Die Grundbedingungen haben wir erst

jetzt im Rahmen des Vorprojekts klären können. Wir stehen aber immer noch am Anfang. Von den 30 Millionen Franken für das Vorprojekt haben wir bisher erst ungefähr ein Zehntel verbraucht. Die eigentlichen Arbeiten fangen erst an.

Ein wichtiger städtebaulicher Bestandteil ist die neue Margarethenbrücke. Was bringt diese?

Man kann damit mehrere Anliegen umsetzen. Der Bahnhof SBB ist heute wegen der Verkehrsbeziehungen relativ weit weg von der Innenstadt. Von der Margarethenbrücke aus ist es aber nur eine Tramhaltestelle bis zur Heuwaage. Im Moment ist das eine unattraktive Achse, durch die kaum jemand geht. Das kann in 20 Jahren ganz anders sein. Zudem ist es heute ein relativ langer Weg vom Centralbahnplatz durch die Bahnhofshalle und die Passerelle zu den Zügen hinab. Dasselbe gilt für den Meret-Oppenheim-Platz auf Gundeldinger Seite. Vom neuen Margarethenplatz wird der Fussweg sehr viel kürzer. Schliesslich entlastet er die Passerelle und bindet das Gundeli besser an die Stadt an.

Das Passagieraufkommen soll auf dem Margarethenplatz so hoch wie auf dem Centralbahnplatz sein. Ist das realistisch?

Absolut. Wenn die Züge sich um eine halbe Länge nach Westen verschieben und man das attraktiv ausbaut, kommt

man mit ganz kurzen Wegen direkt zum Tram. Dort fahren die bestehende 16er-Linie und mit dem Margarethenstich der 17er aus dem Leimental.

Wie schätzen Sie die Chancen für das Herzstück in Bern ein?

Es ist schwer zu sagen, wie viel von unseren Projekten in den Finanzierungspaketen Platz hat. Es kommt auch darauf an, ob es für den Ausbau der Bahninfrastruktur sieben oder zwölf Milliarden Franken gibt. Die Chancen sind heute aber sicher grösser geworden. Ich halte es mittlerweile für unbestritten in Bundesbern, dass man die S-Bahn in Basel ausbauen muss. Ich bin optimistisch und hoffe, dass ein möglichst grosser Teil im nächsten Ausbauschritt enthalten sein wird. Wenn nicht, ist es wichtig, dass wir die Bereitschaft für eine Vorfinanzierung signalisieren. Dafür muss der Bund das Projekt als wünschbar einstufen. Da sind wir aber zuversichtlich. Wir müssen wie die letzten zwei Jahre am Projekt weiterarbeiten und es mit den SBB und dem Bundesamt für Verkehr (BAV) weiterentwickeln.

Welche Rolle spielen diese dabei?

SBB und BAV müssen sich genau überlegen, inwieweit sie die neuen Infrastrukturelemente des Herzstücks auch für den Fernverkehr nutzbar machen wollen. Weil dies auch zentral den Badischen Bahnhof betrifft, muss natürlich auch die DB eingebunden sein.

«Ohne neue Verkehrsfläche kollabiert die Region»

Jürg Röthlisberger, Direktor des Bundesamts für Strassen (Astra), zur Verkehrsproblematik in und um Basel

Von Martin Regenass

BaZ: Vor zwei Wochen legte ein brennender Lastwagen auf der Osttangente in der Feierabendzeit das ganze Stadtstrassensystem lahm. Die beiden Spuren in Richtung Süden mussten während mehrerer Stunden gesperrt werden. Weshalb verursacht ein einziger Lastwagen einen solchen Megastau?

Jürg Röthlisberger: Dieses Phänomen beobachten wir in sämtlichen Agglomerationen, weil auf den untergeordneten Strassensystemen die Kapazitäten fehlen. Wenn schon nur ein Bus stehen bleibt oder es zu einem grösseren Unfall kommt, verstopfen die Autobahnachsen. Von der Verkehrsbelastung her befinden wir uns auf den Autobahnen in den Agglomerationen sowie im Mittelland in einem labilen Bereich.

Was heisst das?

Es braucht sehr wenig, bis der Verkehr sich staut. Ein Unfall auf der Gegenseite reicht aus, damit die Autofahrer verlangsamen, um zu schauen, was passiert ist – und schon ist der Stau auf der nicht betroffenen Achse perfekt. Um fehlende Kapazitäten in den Agglomerationen auszugleichen, gibt es das Programm zur Engpassbeseitigung. Dadurch sollen Staus wie jener nach dem Lastwagenbrand verhindert werden.

Die lokalen Behörden auf Schweizer und deutscher Seite brauchen anderthalb Stunden, bis der Verkehr von Deutschland über die A98 von Weil am Rhein nach Rheinfelden umgeleitet worden ist. Ist dieser Wert annehmbar?

Er ist verbesserungswürdig, das ist für mich völlig klar. Aber diese Dauer zeigt die Trägheit des Systems. Wenn es in der Stadt Staus aufgrund einer gesperrten Autobahn gibt, so muss man das Problem eben mit den deutschen Nachbarn lösen. Solange man aber auf den Nachbarn angewiesen ist, wird eine solche Umleitung immer etwas länger dauern. Es ist den deutschen Behörden aber hoch anzurechnen, dass sie mitgemacht und die Umleitung signalisiert haben. Andert halbe Stunden sind aber zu lange.

«Rund 70 Prozent des Ziel- und Quellverkehrs auf der Osttangente kommt aus der Region.»

Verkehrsverbände wie ACS und TCS machen die linke Verkehrspolitik der letzten Jahre für diesen Stau verantwortlich. Ist das PR in eigener Sache?

Das können die lokalen Verkehrsverbände besser beurteilen als wir. Unsere Aufgabe ist es, die Schlagaderfunktion der Nationalstrassen möglichst leistungsfähig zu halten. Aber wir haben Lücken in diesem System, zum Beispiel in Genf, Lausanne, dem Gubristunnel oder eben in Basel. Hier wollen wir die Kapazitäten mit dem Bau des Rheintunnels erhöhen.

Ziehen die Kantone Basel-Stadt und Basellandschaft hierbei voll mit?

Wir haben die volle Unterstützung von beiden Regierungen und treiben den Rheintunnel voran. Er ist ein absolutes Herzstück, ein kleinräumiger Bypass, der genau bei einem Ereignis wie dem Lastwagenbrand Kapazitäten schaffen kann. Wir dürfen nicht vergessen, dass rund 70 Prozent des Verkehrs auf der Osttangente regionaler Ziel- und Quellverkehr ist. Zwar herrscht immer die Meinung, dass der Durchgangsverkehr von Norden nach Süden die Staus verursacht. Das ist aber falsch.

Sie sagen «vorantreiben». Wann kommt der Rheintunnel?

Wir befinden uns aktuell im generellen Projekt. Wir klären ab, wie der Tunnel unterirdisch verlaufen soll, wie viele Spuren er braucht und wie das Verzweigungsbauwerk aussieht. Die Schwierigkeit besteht darin, dass in Basel bautechnisch alles etwas komplizierter ist. Der Raum ist extrem eng. Zudem sollen wegen des hohen Anteils an Lokalverkehr möglichst viele Anschlüsse gebaut wer-



Tiefbauzeichner und Bauingenieur. Jürg Röthlisberger (53) ist seit März 2015 Direktor des Bundesamts für Strassen.

den. Jeder Anschluss verkompliziert das System aber extrem. Aus diesem Grund brauchen wir noch viel Zeit und Überlegungen. Ende 2020 werden wir die Pläne dem Bundesrat vorlegen können. 2022 und 2023 sollen sie öffentlich aufgelegt werden. Dann wird sich – wie überall – lokaler Widerstand formieren. Beispielsweise aus Birsfelden. Die Gemeinde hat ein paar Vorbehalte.

Der Birsfelder FDP-Gemeindepräsident Christof Hiltmann äusserte sich schon dahingehend, dass er glaube, dass der Rheintunnel gar nicht gebaut werde. Es gelte vielmehr den Gundelitunnel voranzutreiben. Eine Einzelmeinung?

Aus Birsfelder Warte mag das die richtige Priorisierung sein. Aus unserer Sicht hat der Bau des Rheintunnels aber absolute Priorität. Nur dieser Bypass gibt uns die nötige Kapazität, die heutige Osttangente einst sanieren zu können. Aus Birsfelder Optik kann ich die Vorbehalte gegenüber dem Rheintunnel aber verstehen. Birsfelden sieht auf dem Gebiet des Tunnelleingangs grosses Entwicklungspotenzial für Neubauten und steht daher auf die Bremse. Dramatisieren würde ich das aber nicht. Die Birsfelder haben einfach Angst, dass wir dieses Entwicklungsgebiet mit der Tunnelbohrung verunmöglichen. Aber wir suchen das Gespräch und ich denke, dass wir eine Lösung finden werden. Zwar ist der Bau des Rheintunnels für Birsfelden nicht die optimale Lösung, aber immerhin besser, als den Tunnel nicht zu bauen. Denn die Schweiz steuert laut Bundesamt für Statistik auf die zehn Millionen Einwohner zu. Daher müssen wir die Verkehrsflächen und auch das ÖV-Angebot ausbauen. Wenn wir das nicht tun, dann kollabiert der Verkehr in der Region Basel komplett.

Das heisst jeden Tag Staus wie beim Lastwagenbrand und hohe Kosten?

Die Staukosten sind das eine. Sie sind mit 1,6 bis zwei Milliarden Franken jährlich eindrücklich und schlimm. Das andere, viel grössere Übel beim Stau ist aber, dass die Reisezeit nicht mehr berechenbar ist. Das ist für den Personenverkehr, für die Handwerksbetriebe und für den Gütertransport tödlich. Mit der Unberechenbarkeit der Fahrzeit geht das höchste Gut ver-

loren. Mit der Engpassbeseitigung wollen wir dieses Gut den Autofahrern wieder zurückgeben. Schliesslich haben sie bis heute 90 Milliarden in den Bau der Autobahnen investiert. Das Parlament hat dies erkannt und darum den Rheintunnel ins Ausbauprogramm hineingenommen.

Für den Gundelitunnel liegen 400 Millionen Franken eigentlich schon seit 1960 bereit. Doch Basel-Stadt will dieses Geld nicht und den Gundelitunnel nicht bauen. Welche Rolle spielt er in Ihren Überlegungen?

Der Gundelitunnel geniesst aufgrund der Netzfertigstellung höchste Legitimation und könnte Quartiere in der Stadt und Agglomeration entlasten. Das Problem ist, dass die Kantone Basel-Stadt und Baselland den Ball bezüglich Realisierung stets hin- und herschieben. Da muss man beide Kantone in die Pflicht nehmen. Wir sind im Dialog mit beiden Regierungen, und ich bin überzeugt, dass in Kürze Treffen stattfinden werden, wo wir ernsthaft über den Gundelitunnel diskutieren. Auch hier gilt die Erkenntnis, dass irgendwann ein Kanton mit der Planung beginnen muss.

Das Baslerbieter Parlament hat die Umfahrung Allschwil im Richtplan festgesetzt, der Gundelitunnel wäre die Fortsetzung.

Ja. Wobei Baselland natürlich auch Forderungen hat zu Ausbaustandards des Gundelitunnels, diese passen aber weniger ins Verkehrskonzept von Basel-Stadt. Es ist aber eine Tatsache, dass man mit der Planung der Infrastruktur einmal beginnen muss. Sonst baut man sie nie. Hätte man die Vision Neat nicht gehabt, man hätte nie damit angefangen, obschon man nicht wusste, in welchem Mass der Verkehr zunehmen wird. Der Auftrag an Basel-Stadt für den Bau des Gundelitunnels besteht seit fünf Jahren.

Die Basler Politik setzt voll auf den Ausbau der Veloinfrastruktur. Hier spürt man seitens des Bau- und Verkehrsdepartements Vehemenz und Herzblut.

Das widerspricht doch Ihren Plänen?

Es geht hier um die unterschiedlichen Rollen. Gewählte Regierungsräte sind das Resultat von Mehrheiten aus der Stimmbevölkerung. Das ist ein demokratischer Prozess und die

Regierungen setzen jene Aufträge um, welche die Region ihnen gibt ...

... das heisst in Basel konkret die Reduktion von zehn Prozent der Autos auf den Strassen ...

... zum Beispiel. Dieser Volksentscheid hat uns sehr überrascht. Dieses Ziel steht aus unserer Wahrnehmung völlig quer in der Landschaft. Aber der Auftrag besteht und ist demokratisch gefällt worden. Insofern muss man vorsichtig sein, wem man die Schuld für den noch nicht gebauten Gundelitunnel gibt.

Sie sagten kürzlich an einer Logistiktagung in Basel, dass Sie mit Bau- und Verkehrsdirektor Hans-Peter Wessels «einen grossen Krieg» führen. Was meinen Sie damit?

Habe ich das wirklich gesagt?

Ein Kollege hat es so notiert.

(lacht) Krieg ist sehr stark formuliert – ich will aber nicht abstreiten, dass ich es gesagt habe –, aber ich meine das sicher nicht persönlich, sondern bezogen auf unsere unterschiedlichen Rollen und Positionen. Nehmen wir das Engpassbeseitigungsproblem in Basel, Zürich, Luzern oder St. Gallen. Wir bohren quasi die Leitungen zum Haus auf, aber der Hausanschluss bleibt zu. Wir führen also den Verkehr mittels Autobahnen an die Städte heran, diese

«Das autonome Fahren wird kommen. Es wird das Selber-Fahren aber nicht verdrängen.»

wollen ihn aber nicht abnehmen – beispielsweise mit dem Bau von Parkhäusern. Diese Thematik haben wir überall. Die untergeordneten Strassen im Stadtsystem werden nicht effizient gestaltet, dass sie den Verkehr aufnehmen können und man in den Morgenspitzen direkt in ein Parking durchkommt. Da fehlt das Bewusstsein oder der Wille, dies umzusetzen. Anschlüsse alleine bringen nichts.

In Basel-Stadt werden Strassen mit Ringfunktionen wie der Wasgen- oder der Luzernerring zurückgebaut. Die Bewohner wollen den Verkehr nicht in der Stadt. Die Bevölkerung beschloss auch, dass die Elisabethenstrasse, eine

wichtige Achse im Zentrum, nur noch einspurig befahren werden darf. Sie haben mit Ihren Anliegen einen schweren Stand.

Was wir wollen, steht natürlich voll im Widerspruch zum Auftrag der Bevölkerung. Aber es ist unsere Aufgabe, dafür zu sorgen, dass der Verkehr in den Morgenspitzen von den Städten abgenommen wird. Alle grösseren Städte sind aber eher kritisch gegen den motorisierten Individualverkehr eingestellt. Das steht aber im Widerspruch zur wirtschaftlichen Leistung dieser grossen Zentren. Sie alle sind Wirtschaftsmotoren. Um sie am Laufen zu halten, sollte die Erkenntnis resultieren, dass man nicht den einen Verkehrsträger bevorzugen, den anderen benachteiligen sollte. Man darf nicht die Ansprüche auf hohe Wohnqualität gegen die wirtschaftlichen Interessen ausspielen. Es ist nicht schlau, drei Stunden an einem Rotlicht zu stehen. Die Schweiz bleibt damit nicht wettbewerbsfähig.

In Basel ist auf der Nordtangente die Ausfahrt Klybeck mit einer Barriere gesperrt. Ist dies ein Sinnbild für den fehlenden Hausanschluss?

Diese Ausfahrt ist etwas speziell. Normalerweise werden gebaute Infrastrukturen in Betrieb genommen. Die Öffnung der Ausfahrt Klybeck macht aber verkehrstechnisch keinen Sinn. Das zeigen verschiedene Studien auf. Zudem müssen die Rettungsdienste im Notfall diese Ausfahrt in beide Richtungen benutzen können. Man muss schon sehen, was wir in Basel mit den Tunneln und Brücken und engen Radien, engen Kuppen und engen Wannen betreiben, ist an der Grenze des Zumutbaren in Bezug auf die Lesbarkeit von Strassen für Autofahrer. Man hat eine begrenzte Sicht auf der Nordtangente. Das Hauptargument für die Schliessung dieser Ausfahrt ist, dass die Blaulichtdienste im Falle eines Unfalls auf der Nordtangente dort ein- und ausfahren können.

Wechseln wir das Thema. Das Astra liess kürzlich verlauten, dass autonomes Fahren in acht Jahren möglich sein soll. Dieser Zeitplan wirkt sehr sportlich.

Nein, ich denke nicht. Autonomes Fahren bietet eine grosse Chance bezüglich Verkehrssicherheit und Verfügbarkeit von Autos. Es wird zu weniger Staus und Unfällen führen. Das autonome Fahren wird kommen. Allerdings wird es nie ausschliesslich sein. Zwar baut autonomes Fahren auf der Vernunft auf, das Verhalten im Verkehr hat aber immer auch mit Emotionen zu tun. Wir haben in der Schweiz beispielsweise 700 000 Motorräder. Ein grosser Anteil fährt wegen der Emotionen in der Freizeit, beispielsweise an den Wochenenden, über den Grimsel. Das wird sich nicht ändern.

Es wird also keine Verbote von Fahrzeugen geben, die ein Mensch steuert?

Nein. Wir arbeiten daran, das Strassenverkehrsgesetz so anzupassen, dass beides möglich ist. Viele Automodelle haben bereits Assistenzsysteme wie Abstandhalter fest eingebaut. Man könnte das Fahren dem Computer überlassen. Nur darf man das nicht, weil man wegen des Wiener Abkommens das Steuerrad nicht loslassen darf. Wir haben aber ein grosses Interesse daran, mittels autonomen Fahrens die Abstände zwischen den Fahrzeugen zu verkleinern. Das brächte mehr Kapazität auf dem Strassennetz. Will man dies ermöglichen, muss man im Strassenverkehrsgesetz festschreiben, dass man das Steuerrad loslassen und mittels Assistenzsystem fahren darf.

Wenn dies möglich wird: Braucht es da einen Rheintunnel überhaupt noch, wenn die Kapazitäten dank selbstfahrender Autos zunehmen?

Ja, es braucht ihn, weil die Schweiz um zwei Millionen Einwohner wachsen wird. Zudem wird es neben Pendlern immer auch ältere Leute geben, die vermögend sind und Ansprüche an das Verkehrssystem haben. Wir sind fest überzeugt, dass die geplanten Engpassbeseitigungen Wirkung zeigen werden.

Video- und Audiobeiträge



**«Stecken Sie im Stau, Herr Wessels?» Interview mit Hans-Peter Wessels,
Direktor Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt**

(Telebasel, 16.11.2016, 8:03 min)

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/dossier/3b62ac52-9cb1-42f3-9cd1-54c34b16047e/media=b531246a-b888-43a4-84e4-251e62c9cb79>



**«Ich schäme mich manchmal für den Basler Bahnhof»,
Interview mit Architekt Pierre de Meuron, Herzog & de Meuron Basel Ltd.**

(Radio SRF, Wochengast, 28.04.2017, 14:25 min)

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/dossier/3b62ac52-9cb1-42f3-9cd1-54c34b16047e/media=8e27a6c9-970e-40fa-876b-e3ec3a8de732>

Impressum

Basler Stadtbuch, Dossier 2017:
Immer in Bewegung – die Basler Verkehrspolitik

Redaktion: Christoph Merian Stiftung, Abteilung Kultur
Redaktionsschluss: Dezember 2017
Lektorat und Korrektorat: Dr. Rosmarie Anzenberger
© 2017 Leitartikel: Jonas Hoskyn
© 2017 Abbildungen: siehe Bildlegenden
© 2017 Tagespresse: siehe eingebundene PDFs
www.baslerstadtbuch.ch

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform 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 www.baslerstadtbuch.ch ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung, www.cms-basel.ch
www.baslerstadtbuch.ch