



ACS beider Basel

Medienmitteilung vom 12. Dezember 2023

Entwicklungskonzept Stadtraum Solitude – im Geiste der «Stadtklimainitiativen»:

ACS beider Basel weist das Entwicklungskonzept „Stadtraum Solitude“ zurück, aber unterstützt die S-Bahn-Haltestelle

Der ACS beider Basel bemängelt in der Vernehmlassungsantwort, dass das Entwicklungskonzept einseitig gegen den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet ist. Die Wichtigkeit der Hauptverkehrsachsen und Sammelstrassen wird zwar anerkannt, trotzdem sollen die Strassen-Kapazitäten für Automobilisten stark reduziert werden. Die verwendeten Illustrationen erinnern den ACS an die durch das Stimmvolk vor Kurzem erst abgelehnten Städteklimainitiativen. Der effiziente Tunnel unter dem Kreuzungsbereich Grenzacherstrasse/Schwarzwaldstrasse soll gemäss Konzept entweder zugeschüttet und begrünt werden oder er soll für E-Bikes umgenutzt werden. Das ist für den ACS nicht akzeptabel. Der ACS anerkennt die Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit der geplanten S-Bahn-Haltestelle, aber rät davon ab, die Velos vom Rhein auf die Grenzacherstrasse zu verlagern. Stattdessen müsste der Ausbau der Veloverbindung am Rhein beschleunigt werden. Auch die für die weitere Zukunft angedachte neue Tramverbindung sieht der ACS kritisch.

Der ACS beider Basel hat sich an der Vernehmlassung zum Entwicklungskonzept «Stadtraum Solitude» beteiligt und musste einmal mehr feststellen, dass dieses einseitig gegen den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet ist.

Die Grundlage für das Entwicklungskonzept «Stadtraum Solitude» ist die geplante S-Bahn-Haltestelle «Basel Solitude» und die an der Haltestelle zu erwartenden täglich 5000 Ein- und Aussteigenden. Diese Entwicklung soll auf den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur abgestimmt werden. Dass es im betreffenden Raum in Zukunft zu mehr Verkehr kommt, wird im Konzept erläutert. Neben der geplanten Haltestelle «Solitude» wurde gerade eben die Wohnüberbauung Eisenbahnweg fertiggestellt und der Neubau des Busdepots startet bald, aber auch die längerfristigen Entwicklungsmöglichkeiten im Stadtraum Ost mit hundert möglichen Wohnungen werden erwähnt. Das alles führt zu mehr und nicht weniger Verkehr – auch motorisiertem Individualverkehr und Baustellenverkehr.

Daher ist für den ACS unklar, wie der zu erwartende Mehrverkehr durch reduzierte Kapazitäten für Autos abgewickelt werden kann.



ACS beider Basel

Mit dem Konzept soll sehr vieles erreicht werden. Auf über 80 Seiten steht sehr viel Blumiges. Von drei Fokusräumen ist die Rede: «Urbane Achse Grenzacherstrasse», «Rheinbord» und «Metroraum Schwarzwaldstrasse». Was das heisst bezüglich Schwarzwaldstrasse zeigt die «visionäre» Illustration (links) «Kaffee & Gipfeli» unter der Schwarzwaldbrücke.



Die Illustrationen sollen zeigen, dass man meint, aus wichtigen Strassen und Kreuzungen attraktive Aufenthaltsorte machen zu können. Die Realität sieht anders aus. Die aktuelle Diskussion beim Luzernerring zeigt ein anderes Bild. Eingriffe in Hauptverkehrsachsen führen zu stark negativen Konsequenzen für die Quartiere rund um die Hauptverkehrsachsen. Wenn die Kapazitäten der Hauptverkehrsachsen reduziert werden, dann führt das nicht nur zu Stau, sondern eben auch zu Ausweichverkehr. Für den ACS müssen daher die Kapazitäten auf den Hauptverkehrsachsen erhalten bleiben. Daher lehnt der ACS Wirkungsziele, die auf die Reduktion der Fläche für die Autos auf Hauptverkehrsachsen abzielen, ab.

Obwohl die Wichtigkeit des Kreuzungsbereiches Grenzacherstrasse/Schwarzwaldstrasse im Bericht erkannt wird, sollen die Strassenkapazitäten in diesem Bereich stark reduziert werden. Der sogenannte Underfly (Strassentunnel unter der Kreuzung hindurch) soll aufgehoben, bepflanzt oder für E-Bikes umgenutzt werden (analog Illustration oben rechts). Spuren für Automobilisten sollen in fast alle Richtungen aufgehoben werden. Was mögliche Konsequenzen davon sind, wird im Bericht nicht erwähnt. Der ACS ist erstaunt über die Idee, den Underfly, der ja zur Entflechtung der Kreuzung beiträgt, aufzuheben. Der Underfly erhöht die Leistungsfähigkeit der Kreuzung. Ein Rückbau führt dazu, dass die Kreuzung weniger Kapazitäten aufnehmen kann und das widerspricht doch im Grundkonzept des ganzen Papiers der Entwicklung des Perimeters.

Im Bericht steht, dass die Grenzacherstrasse für den schnellen Veloverkehr massgeblich attraktiver werden soll. Wie das gehen soll, erschliesst sich dem ACS nicht. Schon heute müssen Velos im Perimeter der Roche hinter dem Bus herfahren und bei den Haltestellen hinter dem Bus warten. Die Fahrzeit durch die Grenzacherstrasse ist für schnellere Velofahrer deutlich länger als am Rhein entlang.



ACS beider Basel

Der ACS erachtet die Verlagerung von Velos auf eine Hauptverkehrsachse für Velofahrer als nicht attraktiv. Der ACS stellt die Frage, wieso nicht endlich mit dem Ausbau der direkten und schnellen Veloverbindung am Rhein weitergemacht wird.

Für den ACS ist es unverständlich, wieso der Ausbau der Solitude-Promenade so lange dauert. Im Jahre 2020 wurden nach vielen Diskussionen durch Alt-Baudirektor Wessels Piktogramme beim Solitude-Park aufgemalt. Das ist jetzt bald 4 Jahre her und im Bericht steht, dass die Promenade voraussichtlich ab dem Jahr 2030 oder 2031 saniert und umgestaltet werden soll.

Der ACS meint, eine Lösung sollte viel einfacher und rascher möglich sein – die Roche müsste den Zaun ca. 1 bis 2 Meter zurückbauen und man könnte beim Park die Fahrbahn auf Pfählen gegen den Rhein hin verbreitern. Was Pfahlbauer vor tausenden Jahren gemacht haben, sollte doch Basel-Stadt auch innerhalb von ein paar Monaten realisieren können. Dazu braucht es nicht jahrelange Projektwettbewerbe und nochmals 7 Jahre bis zur Umsetzung.

Mit einem raschen Ausbau könnte auch die kurze Velostrasse am Rhein mit dem Solitude-Park verlängert werden und eine schnelle und direkte Verbindung für Velofahrer nach Riehen und Deutschland wäre sichergestellt. Und der Hauptveloverkehr wäre vom Autoverkehr in der Grenzacherstrasse getrennt und entflechtet.

Die S-Bahn-Haltestelle «Solitude» wird die Erreichbarkeit des Perimeters mit dem Öffentlichen Verkehr verbessern. Ob es dann noch zusätzlich eine Tramverbindung braucht, bezweifelt der ACS. Neue Tramgleise wären sehr teuer und die Kapazitäten der Trams könnten höchstens während der Rushhour ausgelastet werden. Busse scheinen da die bessere Lösung zu sein. Der ACS ist davon überzeugt, dass die Entwicklung des Perimeters auch ohne starke Verschlechterung der Erreichbarkeit der Stadt für die Automobilisten möglich ist. Der Wirtschaftsstandort Basel-Stadt behält seine Attraktivität nur dann, wenn die Erreichbarkeit auch für die Automobilisten sichergestellt ist.

Kontakt:

Daniel Seiler
Geschäftsführer
ACS beider Basel
Mobile: 076 343 02 14
e-mail: daniel.seiler@acsbs.ch

Andreas Dürr
Präsident
ACS beider Basel
Mobile: 079 802 01 01
e-mail: andreas.duerr@bdlegal.ch