

Frage des Tages

Ist der Gegenvorschlag zur Strassen-Initiative 1225 Parkplätze wert?

Der Gegenvorschlag könnte bis zu 1225 Parkplätzen kosten, die ohnehin schon knapp sind. Ist er das wert? www.baz.ch

Das Ergebnis der Frage von gestern:
Ist der Verzicht auf die Handyantenne richtig?



Wo die Parkplätze auf dem Spiel stehen

Eine Studie zeigt die Auswirkungen der Strassen-Initiative auf die Parkflächen in der Stadt

Von Martin Regenass

Basel. 1225 Parkplätze könnten im Falle einer Annahme des Gegenvorschlags zur Strassen-Initiative in Basel und Riehen maximal wegfallen (siehe Box rechts). Diesen Wert ergeben Berechnungen des Ingenieurbüros Rapp Trans, die der BaZ vorliegen. Die Vorlage und der regierungsrätliche Gegenvorschlag fordern unter anderem auf sämtlichen Hauptverkehrsachsen der Stadt separate Velospuren. Ist dies nicht möglich, muss auf der Strasse Tempo 30 eingeführt werden. Für die Gärtnerstrasse, die von der Dreirosenbrücke in Richtung Kleinhüningen führt, hätte dies den sicheren Abbau von 125 Parkplätzen zur Folge. An der Burgfelderstrasse vom Kannenfeldplatz in Richtung französische Grenze würden 86 Parkplätze wegfallen. In der anschliessenden Missionsstrasse würden laut der Studie in jedem Fall 83 weitere Parkplätze gestrichen.

Die Studie geht bei ihrer Abschätzung zum Abbau der Parkplätze aber auch von einem Minimalwert beim Gegenvorschlag aus. Dieser liegt bei knapp 650 Stück die verloren gingen. Weniger sind es, weil beispielsweise bei der Arnold-Böcklin-Strasse 55 Parkplätze beibehalten werden könnten, falls in dieser Strasse Tempo 30 eingeführt würde. Die Entscheidung darüber liegt bei einem Ja zur Vorlage beim Bau-

und Verkehrsdepartement. Dass die Behörde von SP-Regierungsrat Hans-Peter Wessels aber anstatt Parkplätze aufzuheben, Tempo 30 einrichtet, darauf baut das Komitee «Für eine vernünftige Verkehrspolitik», das sich für zweimal Nein einsetzt, nicht. «Das Amt für Mobilität schreibt auf seiner Webseite, dass dort, wo durchgängige Trottoirs und Velospuren auf verkehrsorientierten Strassen nicht möglich seien, Tempo 30 eingeführt werden müsse», sagt David Weber, Sprecher des Gewerbeverbands Basel-Stadt. «Die umsetzende Behörde gibt hier klar die Richtung vor: Erst dann, wenn die Ziele nicht mit anderen Massnahmen – wie Parkplatzabbau – erreicht werden können, wird auf Tempo 30 gesetzt.»

«Viele Parkplätze erhalten»

Marc Keller, Sprecher des Bau- und Verkehrsdepartements, widerspricht. Die Formulierung beim Amt für Mobilität entspreche dem Initiativtext. «Für die Umsetzung des Gegenvorschlags strebt der Regierungsrat eine grosszügige Auslegung des Bundesrechts zu Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen an. Damit sollen möglichst viele Parkplätze erhalten bleiben», sagt Keller. Die Auswirkungen seien nicht exakt bezifferbar, weil die Umsetzung der Initiative beziehungsweise des Gegenvorschlags detaillierte Abklärungen für jede einzelne Strasse bedürften.

Für den Automobilclub Schweiz Sektion beider Basel hätte ein weiterer Parkplatzabbau, ob in der Maximal- oder der Minimalvariante, «verheerende Folgen». Geschäftsführer Christian Greif: «Bereits heute ist die Parkplatzsituation für viele Anwohner, Besucher und Touristen unbefriedigend. Die Stadt hat bereits in den letzten Jahren Tausende Parkplätze auf Allmend abgebaut.» Wie viele genau es sind, wisse er aber nicht. «Wir hatten schon zahlreiche Sitzungen mit Verkehrsdirektor Hans-Peter Wessels, in denen wir die Offenlegung der Anzahl Parkplätze forderten. Allein wir warten noch heute auf die Zahlen und ein kantonales Kataster, in dem die Parkplätze eingezeichnet werden.» Keller erwidert darauf, dass es in Basel-Stadt rund 36 000 «öffentlich zugängliche» Parkplätze gebe und das Parkplatzkataster praktisch fertig sei. Erste Auswertungen sollen noch in diesem Jahr erfolgen.

Wird die Strassen-Initiative selber angenommen, fallen laut der Rapp-Studie sogar bis 1800 Parkplätze weg. Stephanie Fuchs, Geschäftsführerin des VCS beider Basel, der die Strassen-Initiative eingereicht hat, sagt zum Abbau: «Die Initiative lässt die Wahl, ob man Parkplätze abbauen oder das Tempo reduzieren will. Wir verlangen einfach, dass auf Tempo-50-Strecken, wo kein Platz für Velostreifen geschaffen wird, Tempo 30 einzuführen ist.»

BEI ANNAHME DES GEGENVORSCHLAGS SIND FOLGENDE STRASSEN BETROFFEN

Name der Strasse	Ist-Stand Parkplätze	Maximal möglicher Abbau
Ahornstrasse	16	16
Arnold-Böcklin-Strasse	55	55
Socinstrasse	5	5
Brennerstrasse	32	32
Brunngässlein	10	10
Burgfelderstrasse	118	86*
Dufourstrasse	22	8*
Gärtnerstrasse	125	125*
Grenzacherstrasse	16	16
Gundeldingerrain	82	82
Hegenheimerstrasse	21	21
Hochbergerstrasse	29	29*
Kleinhüningeranlage	28	28*
Laupenring	20	20*
Lehenmattstrasse	50	50*
Metzerstrasse	58	58
Missionsstrasse	104	83*
Morgartenring	42	42*
Neubadstrasse	86	86
Peter-Merian-Strasse	7	7
Riehenstrasse	56	10*
St.-Galler-Ring	22	22
Strassburgerallee	100	12
Thiersteinallee	45	45*
Wanderstrasse	91	91
Zeughausstrasse	20	20*
Zürcherstrasse	80	80*
Riehen: Baslerstrasse	28	15
Riehen: Bettingerstrasse	19	19
Riehen: Kohlistieg	22	22
Riehen: Rauracherstrasse	30	30

* In diesem Fall findet bei jeder Variante der maximal mögliche Abbau statt. Quelle Rapp Trans AG

Grossinvestition beim Bahnhof Liestal

Eine halbe Milliarde für den Vierspurausbau, das Wendegleis und die Entwicklung des Bahnhofareals

Von Thomas Gubler

Liestal. Die SBB wollen in Liestal zwischen 2018 und 2025 rund eine halbe Milliarde Franken in die Bahninfrastruktur und in das Bahnhofareal investieren. Für den Vierspurausbau und das Wendegleis, das den Viertelstundentakt zwischen Liestal und Basel ermöglichen soll, hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Vorprojekte bereits genehmigt. Die beiden Infrastrukturprojekte für insgesamt 365 Millionen Franken sollen die Bahnkapazität im stark belasteten Ergolzthal erhöhen. Zudem laufen die Planungsarbeiten für die Entwicklung des Bahnareals, wo drei neue Gebäude für gegen 150 Millionen Franken entstehen sollen.

Urs-Martin Koch, Key Account Manager Nordwestschweiz SBB Infrastruktur, Alexander Muhm, Leiter Development SBB Immobilien, Baudirektorin Sabine Pegoraro und der Liestaler Stadtpräsident Lukas Ott haben gestern

Freitag im Liestaler Rathaus die regionalen Medien über den Stand der Dinge und den Fahrplan in Bezug auf den Ausbau des Bahnknotens Liestal informiert. Lukas Ott sprach dabei von einem «Quantensprung in der Entwicklung Liestals».

Neues Mittelperron

Mit dem Ausbau der Gleisanlage auf vier Spuren werden vor allem die Kreuzungskonflikte beim Südausgang des Adlertunnels – S-Bahn-Züge müssen warten, bis der Schnellzug das Gleisfeld durchfahren hat – entschärft. Die Beseitigung dieses Nadelohrs, so Urs-Martin Koch, werde für einen «pünktlicheren und störungsfreieren Bahnbetrieb auf der Linie Basel–Olten sorgen».

Verbunden mit dem Vierspurausbau ist unter anderem der Bau eines zusätzlichen 420 Meter langen Mittelperrons, die Erstellung von zwei neuen, grosszügigeren Personenunterführungen, die Aufweitung des Burggrabens sowie die Schliessung des Niveau-Bahnübergangs Schwieri und der Bau einer neuen Passerelle.

Vorgesehen ist ferner eine Verbreiterung der Bahnhofanlage. Dieser fallen verschiedene Gebäude wie beispielsweise diejenige von Musique Favre zum Opfer. Die betroffenen, bereits den SBB gehörenden Liegenschaften müssten bis 2019 geräumt werden, sagte Koch; denn gebaut werden soll zwischen 2019 und 2025. In den kommenden beiden Jahren werden die Bauprojekte erarbeitet; bis Ende 2018 sollte das Plangenehmigungsverfahren abgeschlossen sein.

Die Kosten des Vierspurausbaus belaufen sich auf 340 Millionen. Dabei wird der grösste Teil, nämlich 306 Millionen Franken, mit dem Kredit für das Grossprojekt «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur» (ZEB) finanziert. Der Ausbau soll übrigens, wie gestern zu erfahren war, möglichst «unter Vollbetrieb» erfolgen, wie Urs-Martin Koch erklärte. Zumindest tagsüber glaubt man, ohne Beeinträchtigung des Zugverkehrs auszukommen. Einschränkungen könne es allenfalls an den Randzeiten geben. «Hingegen werden wir den Fahrgästen allein schon auf-



Ein neuer Bahnhof. So könnte sich das Liestaler Bahnhofareal im Jahr 2025 präsentieren – mit vier Gleisen, einem Mittelperron und neuen Gebäuden.

grund des Neubaus der Unterführungen einiges an Umwegen zumuten müssen», sagte Urs-Martin Koch. Unterbrochen für zirka ein Jahr wird dagegen der Betrieb der Waldenburgerbahn (WB), deren Gleisanlage und Perron seitlich verschoben wird.

Viertelstundentakt möglich

Das zweite Infrastrukturprojekt ist das neue Wendegleis für S-Bahn-Züge im Norden des Liestaler Bahnhofareals. Das Wendegleis, zu dessen Erschliessung das Perron beim Gleis 1 in Richtung Frenkendorf verlängert wird, ist die vielleicht wichtigste Voraussetzung für den seit Jahrzehnten angestrebten Viertelstundentakt zwischen Liestal und Basel. Von den zwei zusätzlichen S-Bahn-Zügen pro Stunde soll übrigens längerfristig einer bis Gelterkinden verkehren, wie Regierungsrätin Sabine Pegoraro erklärte. Der Bau ist im Zeitraum von 2024 bis 2025 geplant. Die Kosten für das Wendegleis belaufen sich auf 16 Millionen Franken. Das Geld dafür stammt aus dem Bahninfrastrukturfonds. Der Terminplan des Vorprojekts sieht vor, dass der Vierspurausbau

und das Wendegleis Ende 2025 in Betrieb genommen werden.

Parallel zum Bahnausbau, wenn auch anders finanziert, soll das Bahnhofareal nachhaltig entwickelt werden. Vorgesehen sind im Wesentlichen drei Gebäude: ein Verwaltungsgebäude mit 12 500 m² Geschossfläche, das laut Alexander Muhm, Leiter Development SBB Immobilien, für die Kantonsverwaltung vorgesehen ist und zwischen 2018 bis 2020 realisiert werden soll, ein Bürogebäude mit 3 700 m² Geschossfläche für Dienstleistungen und das eigentliche Bahnhofgebäude mit 5 100 m² Geschossfläche. Letzteres soll auch Verkaufsläden und Wohnungen enthalten. Der Bau des Büro- und des Bahnhofgebäudes ist für 2023 bis 2025 geplant. Die Kosten, die sich laut Muhm auf einen «niedrigen dreistelligen Millionenbetrag» belaufen, werden durch SBB Immobilien finanziert.

Der Generalplaner-Wettbewerb für Büro- und Bahnhofgebäude ist seit September im Gange und läuft bis März 2016. Der Wettbewerb für das Verwaltungsgebäude läuft von Dezember 2015 bis Mai 2016.

Von wegen Rücktrittsplänen

Leutenegger Oberholzer relativiert SP-Ankündigung

Muttenz. «Damit es klar ist, ich hege keinerlei Rücktrittspläne aus dem Nationalrat», schrieb SP-Nationalrätin Susanne Leutenegger Oberholzer gestern Vormittag auf dem Kurznachrichtendienst *Twitter*. Damit widerspricht sie einer Aussage von Regula Meschberger, Co-Präsidentin der SP Baselland. Diese hatte vor zwei Wochen der *Schweiz am Sonntag* gesagt, dass Leutenegger Oberholzer während der neuen Legislatur als Nationalrätin zurücktreten werde.

Meschberger wollte gestern zu dem Tweet keine Stellung nehmen. Sie habe noch nicht mit Leutenegger Oberholzer sprechen können, sagt sie. Adil Koller, der zweite Co-Präsident der SP Baselland, hat den Tweet ebenfalls bemerkt. «Es ist Frau Leutenegger Oberholzer ein Anliegen, dass man weiss, dass sie nun motiviert weiterarbeitet. Die Bevölkerung hat sie gerade wiedergewählt.» Den Tweet hat Leutenegger Oberholzer gestern vor dem Mittag wieder gelöscht. Sie reagierte weder auf Anrufe noch auf Mails der BaZ. cin

ANZEIGE

René Kamm, CEO MCH Messe Schweiz (Basel) AG



“ Für die Messe Basel ist Mobilität ein wichtiger Wettbewerbsfaktor! Die Aussteller und Besucher unserer nationalen und internationalen Veranstaltungen sollen uns auch in Zukunft mit dem Auto besuchen können. Deshalb stimme ich am 15. November 2x NEIN. ”

Unfair
Unnötig
Unbezahlbar

Strassen-Initiative
2x NEIN

www.strasseninitiative-nein.ch

ANZEIGE

INTERBIT AG
EDV-BERATUNG
persönlich, zertifiziert, nachhaltig.

BLEIBEN SIE ENTSPANNT. MIT SOFTWARE VON ABACUS. DEN REST ERLEDIGEN WIR.



Ihr Vertriebspartner für

ABACUS
business software

4051 Basel - Austrasse 37 - Tel. 061 27 99 333
www.interbit.ch