

## Verkehr in den Quartieren nimmt zu

Regionales Verkehrsmodell 2030 sagt grosses Wachstum im Grenzverkehr voraus

PATRICK MARCOLLI

**Zehn Prozent mehr öffentlicher Verkehr und Individualverkehr rollen bis im Jahr 2030 auf die Region Basel zu. Der Mehrverkehr wird sich auf die Hochleistungsstrassen konzentrieren – und die Wirkung der Nordtangente auf die Stadt verpufft.**

Die gute Nachricht verkündete Philippe Oswald vom Hochbau- und Planungsamt zuerst: «Es ist sehr erfreulich, dass der Verkehr innerhalb der Stadt bis 2030 kaum zunimmt.» Zwar werde sich die Zahl der täglichen Fahrten insgesamt deutlich erhöhen, sagte der Verkehrsexperte bei der gestrigen Präsentation des neuen Gesamtverkehrsmodells. Doch verlagere sich der Verkehr vermehrt zu den Entwicklungsgebieten in der Peripherie (Erlenmatt, Stücki, Salina Raurica) und zu den neu geschaffenen Strassenabschnitten wie der Nordtangente oder der Zollfreistrasse. Den Verkehr auf die Hochleistungsstrassen zu kanalisieren – «diese Rechnung ist aufgegangen», sagte Oswald. Die Kehrseite der Medaille: «Die generelle Entlastungswirkung der Nordtangente wird in weiten Teilen der Stadt durch die allgemeine Verkehrszunahme wieder kompensiert.»

**OSTTANGENTE ZU KLEIN.** Auch einen Wermutstropfen aus ökologischer Sicht musste Oswald verkünden: Die Nordtangente bringe nämlich auch eine Verlagerung vom öffentlichen Verkehr auf den motorisierten Individualverkehr mit sich. Zudem wird die heute schon

arg beanspruchte Osttangente, die mit der Nordtangente verbunden ist, eine deutliche Zunahme verkraften müssen. Dies wiederum bedeute «Verdrängungseffekte» auf das untergeordnete Strassennetz – das heisst: mehr Verkehr in den Quartieren. Beim Bundesamt für Verkehr mache man sich heute schon Gedanken über eine Kapazitätserweiterung der Osttangente, sagte Oswald am Rande der gestrigen Pressekonferenz.

**ENTLASTUNGEN.** Doch es gibt auch Positives zu vermelden. Mit einer Entlastung können anno 2030 folgende Gebiete in Basel und Gemeinden der Region rechnen (siehe auch Grafiken):

- > **Riehen** (Auswirkungen Zollfreistrasse)
- > **Johanniterbrücke/Feldbergstrasse** (Auswirkungen Nordtangente)
- > **Luzemerring-Viadukt** (Auswirkungen Nordtangente)
- > **Sissach** (Auswirkung Chienbergtunnel)
- > **Pratteln-Füllinsdorf-Liestal** (Auswirkung H2)
- > **Badisch Rheinfeldern** (Auswirkung Querverbindung A3/A98).

**ZUNAHME.** Diesen punktuellen Entlastungen steht eine generelle Verkehrszunahme gegenüber. Insgesamt wird sich die Zahl der Verkehrsbewegungen um rund zehn Prozent erhöhen. In der ganzen Region Nordwestschweiz und dem angrenzenden Gebiet in Frank-

reich und Deutschland werden rund 240 000 Fahrten pro Tag mehr gemacht werden. Die prozentuale Aufteilung zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr dürfte dabei unverändert bleiben. Anhalten wird laut Oswald der Trend zu längeren Fahrten – sowohl beim öffentlichen Verkehr wie beim Privatverkehr.

Die grösste Veränderung steht der Region im Grenzverkehr bevor: Um 30 bis 40 Prozent wird der Verkehr über die Landesgrenzen zunehmen. Wurde im Jahr 2003 – dem Referenzjahr für die Studie – beispielsweise täglich 29 000 Mal von Deutschland nach Basel gefahren, so dürften es 2030 rund 43 000 Fahrten sein. Eine ähnliche Zunahme dürfte auf den Strassen vom Elsass nach Basel zu verzeichnen sein (von 21 000 auf 36 000). Oswald erklärt sich diese Zunahme mit der immer durchlässigeren Landesgrenze.

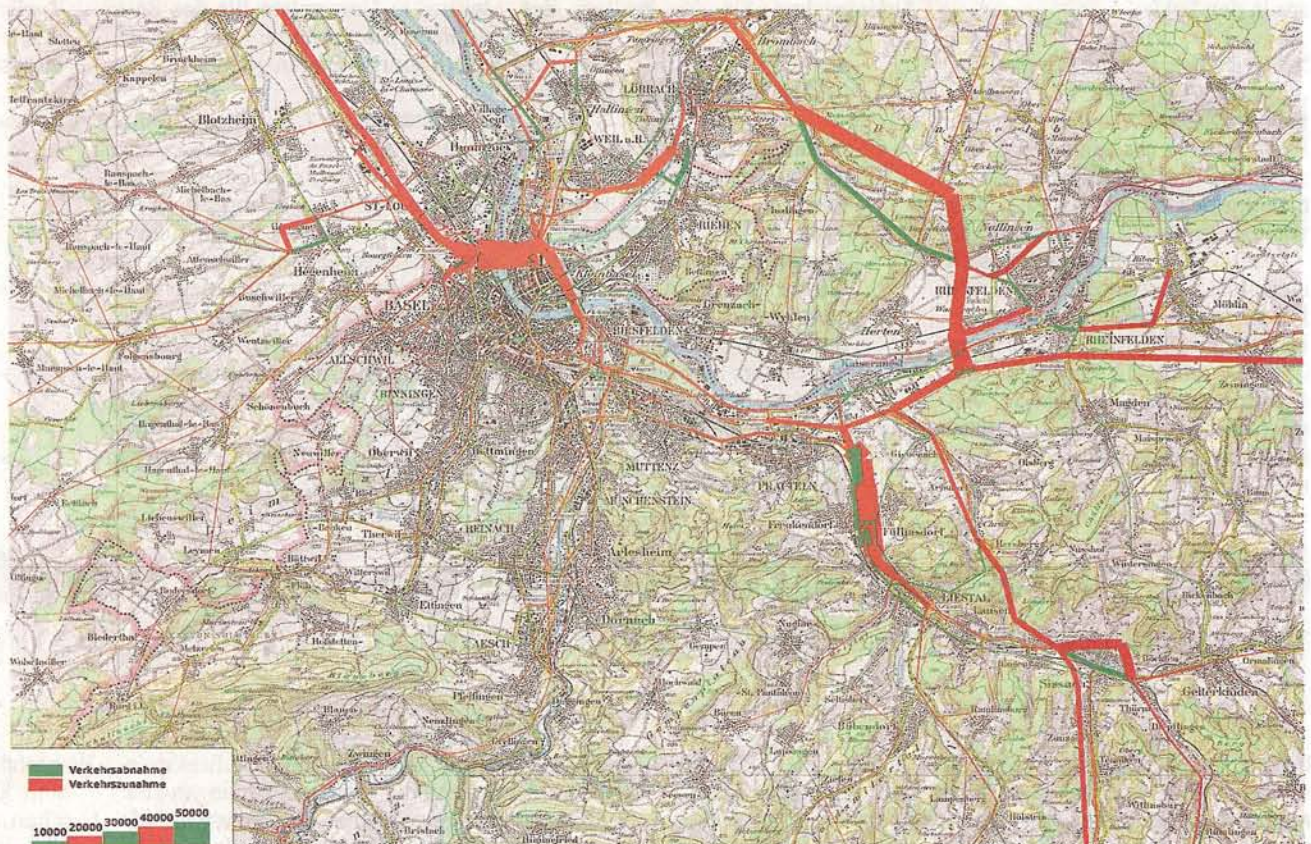
**KOMPLEX.** Das Gesamtverkehrsmodell wird nach einem komplexen Verfahren berechnet. Es stützt sich auf Bestehendes, aber auch auf Verkehrsprojekte, die schon in der Planung sind. Nicht einbezogen dagegen wurden weit entfernt liegende Projekte wie die umstrittene Südumfahrung, die Umfahrung Laufen, die Tramverlängerungen nach Weil und St. Louis oder eine mögliche Autobahn unter dem Gundeli hindurch. Nicht einbezogen ist ausserdem der Langsamverkehr.

Der Kurzbericht zum Modell findet sich unter:  
> [www.bd.bs.ch/aktuell.htm](http://www.bd.bs.ch/aktuell.htm)





**Entwicklung (I).** Rote Balken markieren die Verkehrszunahme, also die Belastung anno 2030 minus die Belastung 2003.



**Entwicklung (II).** Auch auf der regionalen Karte erhalten neue Strecken einen dicken Balken, da es sie 2003 noch nicht gab.