

Nachrichten

Balz Herter tritt aus dem Grossen Rat zurück

Basel. Balz Herter (CVP, 27) tritt per sofort aus dem Grossen Rat und aus der Parteileitung zurück, wie die CVP mitteilt. Beruf und Weiterbildung liessen das politische Engagement nicht mehr zu, heisst es zur Begründung. Herter gehörte dem Parlament seit 2009 an. Die Nachfolge übernimmt Apothekerin Pasqualine Balmelli (43), Cousine von Fraktionspräsident Remo Gallacchi.

Strafgerichtspräsidentin in stiller Wahl gewählt

Basel. Susanne Nese (SP) ist definitiv neue Strafgerichtspräsidentin mit 50-Prozent-Pensum, Jacqueline Frossard (SP) ist neue Richterin des Appellationsgerichts. Der Regierungsrat hat beide als in stiller Wahl gewählt erklärt, weil es keine anderen Kandidierenden gab. Die Grünliberalen verzichteten auf eine Kandidatur für das Präsidium.

Wiesenplatz soll umgestaltet werden

Basel. Der Wiesenplatz soll behindertengerechte Haltestellen und einen Aufenthaltsbereich erhalten. Für diese Aufwertung beantragt der Regierungsrat vom Grossen Rat einen Kredit von 4,9 Millionen Franken, wie er mitteilt. Die Haltestelle der Linie 8 Richtung Kleinhüningen wird in Richtung Süden, also gegen die Aktienmühle verschoben, sagt Dirk Leutenegger vom Bau- und Verkehrsdepartement. Dort wird eine Kaphaltestelle mit direktem Zugang vom Trottoir eingerichtet. Eine Ausfahrt der Färberstrasse in die Gärtnerstrasse wird zugunsten einer Platzfläche aufgehoben. Die Haltestelle Richtung Dreirosenbrücke kommt in die Gärtnerstrasse vor den Coop.

Basel hinkt Zürich um bis zu fünfzig Jahre hinterher

Fachleute diskutieren über Mobilität und Stadtentwicklung

Von David Wohnlich

Basel. Einwohner wollen eine lebenswerte, ruhige Stadt. Pendler und auswärtige Gäste möchten freie Fahrt und kostenlose Parkplätze im Zentrum. Und Politiker haben die dankbare Aufgabe, all das unter einen Hut zu bringen.

Das «baslerbauforum», eine Vereinigung von Architektinnen und Bauunternehmern, wollte es wissen und lud in den Grossratssaal des Basler Rathauses zu Referaten und einer Diskussion zum Thema «Mobilität und ihr Einfluss auf die Stadtentwicklung».

Zunächst schilderte Ruth Genner, als Zürcher Stadträtin Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartementes, die Situation in Zürich. Sie plädierte für verdichtetes Bauen und weite Freiflächen statt Zersiedelung. Wichtig für die Zürcher Mobilitätspolitik seien auch die Einhausung von konzentrierten Verkehrswegen, um deren Emissionen einzuschränken, sowie ein sanftes Verkehrskonzept in neu erschlossenen Quartieren.

Eine «funktionale Stadt»

Hans-Peter Wessels, als Basler Regierungsrat Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements, meinte, Basel hinke seiner städtischen Rivalin hinsichtlich der Mobilitätsplanung um bis zu fünfzig Jahre hinterher. Allerdings sei dies auch geografisch bedingt: Zürich sei Kernstadt, Basel dagegen eine «funktionale Stadt», die sich für mehrere Kantone und drei Länder organisieren müsse.

Dennoch folgte Wessels dem Zürcher Modell: Langsamverkehr in den Quartieren, Bevorzugung der Anwohnenden, kein Gratis-Parkraum, Ausbau des Öffentlichen Verkehrs auch in die Nachbarkantone, leistungsfähige umhauste Osttangente, ein defragmentiertes (besser

zusammenhängendes) S-Bahn-Netz, ein Tunnel zur Entlastung des Gundeli.

Matthias Baltisberger, Standortleiter Roche Basel, wies auf die Wettbewerbsfaktoren hin – die gute Erreichbarkeit, aber auch die «residentielle Mobilität», was bedeutet, dass es Menschen auch als Einwohner nach Basel zieht. Bei der Roche begünstige all dies ein elaboriertes Verkehrskonzept: Eine kluge Parkraumbewirtschaftung, die den ÖV und das gemeinsame Fahren fördere, neue Arbeitsformen, die Arbeitsplätze zum Wohnort verlegen, Veloförderung.

Industriebrachen umnutzen

Luca Selva, Dozent für Architektur an der Fachhochschule, sieht gerade in den Grenzen der Mobilität eine Chance für eine ökologische Stadtentwicklung. Er bewies, dass die Emissionen durch den Verkehr bis zu dreimal höher sind als jene durch das Heizen eines «Häuschens im Grünen» – die verträglichste Lösung sei also Wohnen in der Stadt. Er plädierte für Nachverdichtung und Umnutzung, etwa von Industriebrachen, und für identitätsstiftende Architektur.

Bernhard Berger, Vorstand der Handelskammer beider Basel, differenzierte das Verhältnis von Angebot und Nachfrage im Hinblick auf die Mobilität, wies auf verschiedene Modelle hin – London, Stockholm, Paris – und kam zu gleichen Schlüssen wie die vorherigen Referierenden: leistungsfähige Osttangente, Bau eines S-Bahn-Herzstücks und intelligente Verkehrsleitsysteme.

Es folgte eine Diskussion, in der das Vorgebrachte erörtert wurde und in der Bernhard Berger den philosophischen Grundzug zusammenfasste: «Wir brauchen Verkehrskonzepte gegen Sozialprestige und gegen den Irrtum der persönlichen Freiheit.»