Mir läbe in der Innerstadt
QUARTIER
INNERSTADT BASEL
VEREIN
Postfach, 4001 Basel

e-quartierzytig

Ausgabe 30. April 2022

Die elektronische Zeitung des Quartiervereins Innerstadt erscheint etwa alle 2 Monate

---

Liebe Mitglieder

In jedem Dorf, in jeder Stadt, ob gross oder klein gibt es ab und zu Baustellen, sei es um Häuser zu renovieren oder um Wasser- und andere Leitungen zu erneuern. Das ist nicht angenehm wenn man in der Nähe einer Baustelle wohnt oder die Strasse benutzen muss. Bei solchen Projekten ist gute Planung wichtig. Wir wünschen dem Bau- und Verkehrsdepartement viel Erfolg dabei.

Die Redaktion

Frischer Webauftritt des Quartiervereins Innerstadt

Wir vom Quartierverein Innerstadt haben kürzlich unseren Webauftritt oder Blog qv-innerstadt.ch neu eingerichtet. Obwohl er immer noch ähnlich aussieht wie früher, habe wir den Aufbau etwas aufgeräumt. Wir haben mehr als sechs Jahre alte Beiträge entfernt, weil diese praktisch nicht mehr angeschaut wurden.

Neu finden Sie eine Seite im Menu unter «Bauprojekte Innerstadt», wo Sie sich jederzeit über Grosse Bauprojekte des Bau- und Verkehrsdepartements in der Basler Innerstadt informieren können. Wir versuchen diese Informationen immer auf dem neuesten Stand zu halten.

Blog abonnieren. Da wir beim Umzug unserer Domain die früheren Abonnent/Innen unserer Beiträge nicht transferieren konnten, mussten sich diese frisch eintragen. Um über neue Blog-Einträge informiert zu werden, kann man also weiterhin auf der Frontsseite des Blogs (oben links unter dem Logo) auf:

https://qv-innerstadt.ch/

seine Email-Adresse eingeben und auf «Abonnieren» klicken.

Sie bekommen darauf unmittelbar eine Mail von uns, wo Sie den Eintrag bestätigen können. Falls Sie keine Mail im Eingang finden, schauen Sie im Spam-folder nach. (gm)

Vernehmlassungen

Vernehmlassung zur Mobilitätsstrategie

Der Vorstand des Quartiervereins Innerstadt hat den folgenden Text am 29. April 2022 dem Amt für Mobilität zu Handen der Vernehmlassung zugestellt.

Der Quartierverein Innerstadt unterstützt ausdrücklich das Bestreben zu einer kantonalen Mobilitätsstrategie, die das Ziel hat, die Umweltbelastungen des Verkehrs zu verringern. Der Verein anerkennt die Qualität des vorliegenden Entwurfs zu einer Mobilitätsstrategie.

Unser Perimeter besteht aus Fussgängerzonen, Begegnungszonen und Tempo 30-Zonen, in denen seit 2013 das Verkehrsregime Innenstadt gilt, das den Motorfahrzeugverkehr stark einschränkt (und bald durch Poller noch effektiver einschränken wird). Damit sind in der Innenstadt Massnahmen schon vollzogen, die in anderen Teilen des Kantons bevorstehen, wie etwa die Privilegierung des Fahrradverkehrs und die Einführung von Begegnungszonen. Unsere Erfahrungen damit könnten andernorts nützlich sein. Anderseits ist die Lage des Stadtzentrums natürlich eine spezielle, mit eigenen Problemen und eigener Entwicklungen. Einiges davon

finden wir in dem Strategiepapier nicht - oder nicht angemessen - berücksichtigt:
Die Reduktion des Autoverkehrs in der Innenstadt wird kompensiert durch ein zunehmendes Verkehrsaufkommen von Fahrrädern, Elekrofahrrädern, Lastenfahrrädern, sowie einer Reihe neuer

Abb.1 Velorouten durch Fussgänger- und Begegnungszonen Rot
Strassen mit alltäglichem (unerlaubtem) Veloverkehr Blau

elektrisch betriebener Fahrzeuge und fahrzeugähnlicher Geräte (im folgenden insgesamt als. "Radverkehr" bzw. "Radfahrer" bezeichnet*). Durch das e-Bike vergrössert sich zudem der Umkreis, aus dem die City und Ziele darüber hinaus erreichbar werden. Dadurch steigt der Bedarf nach Parkraum im Zentrum, und es steigt das Risiko von Verkehrskonflikten auf den Durchgangsrouten, besonders dort, wo diese durch Fussgänger- und Begegnungszonen führen.(Abb.1)
Die bald 50 Veloparkings auf öffentlichem Grund quellen schon jetzt regelmässig über, was oft zur Behinderungen des Fussverkehrs führt.(Abb.2) Die in der Strategie geäusserte Absicht, Abstellplätze "möglichst auf Privatgrund" anzuordnen und den Bedarf "etwa durch gemeinsame Nutzung (Sharing)" zu reduzieren, klingt vage und erweckt keine Zuversicht auf baldige Besserung der lästigen und das Stadtbild beeinträchtigenden Verhältnisse.
Die rasch zunehmende Elektrifizierung beschleunigt den Radverkehr erheblich, und ein Ende dieser Entwicklung ist nicht absehbar. Diese Beschleunigung erschwert die gemeinsame Nutzung von Strassenflächen ohne Trottoir durch Fussgänger und Radfahrer. Mischverkehr von Velofahrern und Fussgängern ist grundsätzlich problematisch, weil Fussgänger die sich ihnen von hinten nähernden Radfahrer nicht sehen und nicht hören. Mischverkehr wird offensichtlich um so gefährlicher, je schneller gefahren wird. Das Strategiepapier spricht zwar über den Zielkonflikt "Verkehrssicherheit versus Lebensqualität und Erreichbarkeit", aber ohne die Beschleunigung durch e-Bikes und das dadurch wachsende Konfliktpotential zwischen Velofahrern und Fussgängern anzusprechen. "Fuss- und Veloverkehr" oder "Zufussgehende und Velofahrende" werden stets in einem Atemzug genannt, und es ist keine Strategie erkennbar, wie die schwächsten Verkehrsteilnehmer, die Fussgänger, besser geschützt werden könnten.
"Massnahmen zu einer höheren Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs" werden nur abstrakt genannt, ohne dass gesagt wird, worin sie bestehen sollen. Zielkonflikte werden zwar durchaus angesprochen, und es wird gesagt, dass sie "sich nicht generell lösen lassen", sondern dass "vielmehr die Funktion eines Strassenabschnittes im Netz der einzelnen Verkehrsmittel berücksichtigt" werden sollte, aber was es dazu braucht, damit solches geschehen kann, wird nicht gesagt. "Generell erleichtern tiefe Geschwindigkeiten ein friedliches Miteinander. Sie dienen damit der Verkehrssicherheit und der Lebensqualität" heisst es lapidar, ohne dass erklärt wird, welche - vielleicht schwierigen, weil unpopulären - Änderungen auf kantonaler und vermutlich nationaler Ebene angestrebt werden müssen, um diese Ziele zu erreichen.
Unberücksichtigt ist in dem Strategiepapier auch die Tatsache, dass das Verhaltens vieler Verkehrsteilnehmer, insbesondere vieler Radfahrer, sich in den vergangenen Jahren verändert hat und weiter

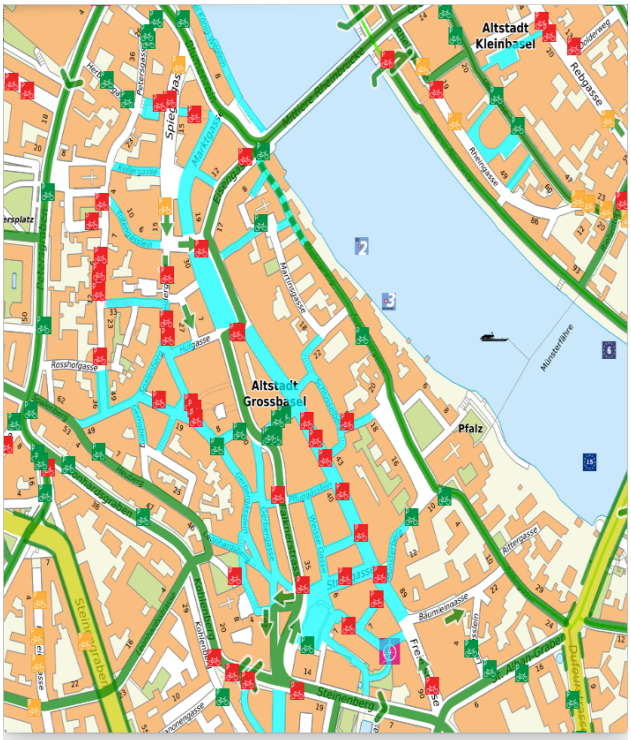

Abb.2 Veloabstellplätze auf öffentlichem Grund

verändert. Während eine Mehrheit der Velofahrer ihr Fahrverhalten jeweils an die Verkehrssituation anpasst und sich im Allgemeinen an die Verkehrsordung hält, ist doch vermehrt zu beobachten, dass Velofahrer - dem Gehorsamsdenken entwachsen - autonom entscheiden, ob es opportun ist, eine Fussgängerzone zu respektieren und sein Velo zu schieben, oder überhaupt Verbote oder Gebote zu beachten. Wer andere belästigt, gefährdet, oder Verkehrsregeln missachtet, riskiert keine Sanktion, denn Belästigung und Gefährdung sind nicht einklagbar, der Nachweis einer Verfehlung ist zu schwierig, die Verzeigung zu umständlich, die Polizei mit wichtigeren Aufgaben andernorts befasst, der eilige Velofahrer nicht identifizierbar, und ohnehin ist er schnell auf und davon (Statt seiner werden bei den gelegentlichen Polizeikontrollen Übertreter des Fahrverbots gebüsst, die niemanden belästigt oder gefährdet haben).
Verkehrsplanung kann heutzutage nicht davon ausgehen, dass Radfahrer sich so verhalten wie vor zwanzig Jahren. Die zunehmende Autonomie vieler Velofahrer und die Schwierigkeit, ihr sebstbestimmtes Fahrverhalten durch Werbemassnahmen (Plakate, Broschüren etc.) zu beeinflussen, sowie die mangelnde Durchsetzbarkeit der Verkehrsordnung, werden in dem Strategiepapier nicht angesprochen. Wie es fast scheint, sind die bestehenden Verhältnisse - so unbefriedigenden sie auch sind - als unabänderlich hinzunehmen. (es)

* Zu Gunsten der besseren Lesbarkeit wird das generische Maskulinum verwendet. Der Leser/die Leserin wird ersucht, die weibliche Form jeweils mitzudenken.

Quellen, **Abb.1:** Basler Velostadtplan © Baudepartement BS, Hochbau- und Planungsamt; Justizdepartement BS, Grundbuch und Vermessungsamt.
Durch eigene farbliche Hervorhebungen veränderter Plan. In der St.Albanvorstadt ist der beschlossene, aber noch nicht vollzogene Strassenumbau zur Begegnungszone ohne Trottoirs schon vorweggenommen.
Abb.2: © Geoportal, Map BS
Grüne Symbole stehen für Abstellplätze mit Gestänge zum Anketten der Velos, rote für Plätze ohne diese Möglichkeit.

Vernehmlassung Biodiversitätsstrategie

Auszug aus dem Begleitschreiben des Bau- und Verkehrsdepartements zur Vernehmlassung. Der Zustand der Biodiversität in der Schweiz ist unbefriedigend. Die Hälfte der Lebensräume und ein Drittel der Arten sind bedroht. Mit dem Rückgang der Artenvielfalt ist auch genetische Vielfalt verloren gegangen. Um dem entgegenzuwirken, hat der Bundesrat Strategie und Aktionsplan zum Schutz und zur Förderung der Biodiversität in der Schweiz ausformuliert. Vor diesem Hintergrund hat auch das Bau- und Verkehrsdepartement in Zusammenarbeit mit dem Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt und unter Einbezug weiterer Verwaltungsstellen sowie der Gemeinden Riehen und Bettingen den vorliegenden Entwurf einer kantonalen Biodiversitätsstrategie inklusive Massnahmenpaket (Aktionsplan) erarbeitet. Der Regierungsrat hat in seiner Sitzung am 13. April 2022 den Start für die öffentliche Vernehmlassung gegeben.
Die kantonale Biodiversitätsstrategie nimmt die internationalen und nationalen Vorgaben auf und legt sie auf die Verhältnisse des Kantons Basel-Stadt um. Sie vereinigt die Bestrebungen des Kantons Basel-Stadt für mehr Biodiversität im Wald, in der Landwirtschaft, in und an den Gewässern sowie im Siedlungsgebiet in einem Dokument. Die Strategie berücksichtigt dabei die bereits bestehenden massgebenden Strategien und Konzepte aus diesen Bereichen. Dazu gehören die Naturschutzstrategie und das Biotopverbundkonzept, das Leitbild Naturschutz im Wald, der Waldentwicklungsplan, das Leitbild Wild, das Vernetzungskonzept Landwirtschaft, das Landschaftsqualitätskonzept, die kantonale Revitalisierungsplanung für Fliessgewässer und die Natur- und Landschaftsschutzkonzepte der Gemeinden Riehen und Bettingen sowie das Leitbild Landwirtschaft Riehen-Bettingen 2020–2030. Die kantonale Biodiversitätsstrategie mit Aktionsplan und den darin enthaltenen konkreten Massnahmen für die kommenden acht Jahre sollen zukünftig allen Beteiligten und Betroffenen als Leitlinie und Umsetzungsinstrument für die Arbeiten im Bereich Biodiversität dienen. (gm)

Auch Sie als Mitglied QVI können an der Vernehmlassung mitmachen. Einreichefrist: 29. Juli 2022. Mehr informationen:
https://www.regierungsrat.bs.ch/geschaefte/vernehmlassungen.html

Für und wider das «Herzstück»

Auszug aus einem BaZ-Artikel vom 20.4.2022: In wenigen Wochen wollen SBB und Bundesamt für Verkehr über den Fünf-Punkte-Plan informieren, der der Region Basel zu einem besseren S-Bahn-Netz verhelfen soll. Dabei ist allerdings das «Herzstück» – die unterirdische Verbindung zwischen Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof – vermutlich

unbestritten. Überraschend aber haben die SBB durchblicken lassen, dass sie frühestens ab 2028 nicht mehr alle ICE-Züge von Zürich nach Deutschland via Basel SBB führen wollen. Der Badische Bahnhof würde so wesentlich aufgewertet.

Was bedeutet es für das «Herzstück», wenn die internationalen Züge gar nicht mehr alle in beiden Basler Bahnhöfen Halt machen?

Das «Herzstück» hat vor allem einen regionalen Charakter. Wenn es realisiert würde, wäre höchstens möglich, die ICE direkt von Basel SBB nach Deutschland zu führen – dann aber ohne Halt im Badischen Bahnhof. Insofern ist die Bedeutung nicht allzu gross. Was im Vordergrund steht: Halten die internationalen Züge nur noch in einem der beiden grossen Basler Bahnhöfe – egal welchem – erhält eine S-Bahn-Verbindung der beiden Bahnhöfe in engem Takt eine zusätzliche Bedeutung.

Weshalb braucht es aus Sicht der Befürworter überhaupt das «Herzstück»?

Das Grossprojekt soll das ersehnte belastbare S-Bahn-Netz für Basel bringen, mit einer Haltestelle direkt unter der Innenstadt im Bereich Marktplatz oder Schifflände. Zudem soll auch das Klybeck-Areal mit einer Haltestelle bedient werden. Der Bund hat 100 Millionen Franken Planungskredit bewilligt. Die Krux liegt darin, dass der Bund vermutlich nicht 9 Milliarden investieren mag, wenn das «Herzstück» bloss regionalen Nutzen hat. Also müssen die Befürworter Argumente liefern, weshalb die Restschweiz etwas davon hat. Wobei die 9 Milliarden sich auf den Ausbau des ganzen Bahnknotens Basel beziehen. Die unterirdische Verbindung würde rund 2 Milliarden kosten.

Wer sind die Befürworter?

Die Planer im Basler Verkehrs- und Baudepartement. Sie setzen sich seit rund 20 Jahren für ein «Herzstück» ein. Der überkantonale (und internationale) Zusammenschluss Trireno wirbt ebenfalls dafür, wie auch die Handelskammer beider Basel. Auch die Vertreterinnen und Vertreter im Ständerat aus den beiden Basel haben sich in den letzten Jahren in Bern starkgemacht. Der Architekt Pierre de Meuron von Herzog & de Meuron hat wiederholt Visualisierungen gezeigt, wie die Station Mitte (oberirdisch) aussehen könnte. Er ist ein starker Befürworter. (gm)

Hier der Link zum Artikel in der BaZ:
https://www.bazonline.ch/was-fuer-und-was-gegen-das-herzstueck-spricht-814738592674

Baustellen

Rümelinsplatz: Die Umgestaltung Rümelinsplatz wird in nächster Zeit in Angriff genommen. Die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) hat kürzlich ihren Bericht zur Umgestaltung an den Grossen Rat übergeben. Die Umgestaltungskosten belaufen sich auf Fr. 4‘378‘000. In der März-Sitzung des Grossen Rats wurde der Antrag der UVEK angenommen das Geschäft an den Regierungsrat überwiesen.

Mehr darüber finden Sie hier:
https://qv-innerstadt.ch/projekte-innerstadt/

Freie Strasse: In den kommenden Jahren müssen Basel-Stadt und IWB Energie-, Wasser- und Telekomleitungen sowie die öffentliche Beleuchtung in der Freie Strasse, der Rüden-, der Streit-, der Kaufhaus- und der Barfüssergasse erneuern. Die Bauarbeiten haben im Sommer 2020 begonnen. Seit Mitte März 2022 haben die Arbeiten an Intensität stark zugenommen. Die Strasse und Gassen werden in Etappen fertiggestellt. Im Herbst 2024 werden dann die letzten Quarzsandsteinplatten gelegt. (gm)

Weitere Infos vom Tiefbauamt:
https://www.tiefbauamt.bs.ch/dam/jcr:bc2d5961-387c-48ae-b185-d38c052d55e3/Anwohnerinformation%20vom%20Maerz%202022.pdf

Ankündigung Mitgliederversammlung des Quartiervereins Innerstadt am 9. Juni 2022, 18 Uhr

Die diesjährige Mitgliederversammlung wird am 9. Juni 2022 um 18 Uhr im SET Hotel Residence des Hotels Teufelhof stattfinden. Das SET befindet sich auf der gegenüberliegenden Site des Teufelhof-Gartens am Leonhardsgraben 47-49. Die Mitgliederversammlung wird abgerundet mit einem Apéro. Als Mitglied des Quartiervereins werden Sie noch eine Einladung bekommen.

Zwei Vereinsmitglieder stellen sich anlässlich der Mitgliederversammlung zur **Wahl für den Vorstand**:

Bettina Herzig-Lyner

Ich bin in Basel geboren, in Riehen aufgewachsen und 48 Jahre alt. Zusammen mit meinem Mann und meinem Sohn wohne ich am Nadelberg und geniesse das Leben in der Innerstadt.
Ich habe in Zürich an der ETH Sport und Betriebswirtschaft studiert und erfolgreich abgeschlossen. Berufsbegleitend absolvierte ich an der SAWI die Ausbildung zur Eidg. Dipl. Marketing- und Kommunikationsleiterin. Nach verschiedenen Tätigkeiten als Marketingleiterin bei grossen Firmen habe ich im 2012 an der Universität Basel die Geschäftsführung des Universitätssports übernommen. Der Sport liegt mir sehr am Herzen; ich spiele Tennis im Tennisclub Riehen, bin Ski- und Telemark-Instruktorin von Swiss Snowsports, J+S-Expertin Skifahren und betreibe auch sonst verschiedene Sportarten. Die eigene Passion mit dem Beruf zu verbinden ist ein grosses Glück, auch wenn ich als Leiterin des Unisports leider selber nicht mehr gross sportlich tätig sein kann.
Ich bin im Stiftungsrat der Swiss University Sports Foundation und Mitglied im Panathlon Club beider Basel. Als aktive Fasnächtlerin bin ich als Trommlerin bei den Junte vo dr Alte Richtig und dort seit vielen Jahren auch als Kassierin im Vorstand.
Ich erachte es als Privileg in der Basler Innerstadt leben zu dürfen. Die Sicherheit, die gute Verkehrsanbindung, die Familienfreundlichkeit und das Zusammenleben in der Innerstadt liegen mir am Herzen. Nachdem ich letzten Sommer vom Vorstand angefragt wurde, durfte ich bei verschiedenen Sitzungen bereits dabei sein. Ich stelle mich als Vorstandsmitglied für den Quartierverein zur Wahl und würde mich freuen, den Vorstand auch in Zukunft unterstützen zu dürfen.

Ernst Field

Hallo zusammen, ich bin Ernst Field. Wohnhaft bin ich natürlich in unserer schönen Innenstadt, genauer an der Augustinergasse. Momentan arbeite ich mich mit einem Praktikum bei Bajour in den Journalismus ein, nebenbei habe ich einen eigenen Interview Podcast «ernsthafte Gespräche». Vielleicht habt ihr den ein oder anderen Beitrag von mir schon auf dem Innerstadt Blog gesehen.
Seit letztem Herbst durfte ich dem Vorstand zur Seite stehen und dessen Arbeit beobachten. Gerne würde ich mich auch für unser schönes Quartier einbringen.

Wildpflanzemärt 2022

Der jährliche Wildpflanzenmarkt auf dem Andreasplatz findet dieses Jahr statt vom
Samstag 30. April bis Samstag 14 Mai. Offen von 10 bis 18 Uhr; Sonn- und Feiertage geschlossen. Es gibt dort einheimische Wildstauden, Sträucher, Beeren, Kletterpflanzen und Küchenkräuter, Sämereien usw. Dazu gibt es Beratung und Literatur.

Impressum: Redaktion: Catherine Alioth und Georges Martin (gm); Emanuel Sandreuter (es), Delegierter Mobilität.