

# «Man darf die Autofahrer nicht verteufeln»

## LDP-Grossrat Heiner Vischer wehrt sich gegen die Teilspernung der Elisabethenstrasse

Interview: David Weber, MARKUS SOMM

**Die rot-grün dominierte Regierung wolle das Autofahren so unattraktiv wie möglich machen, kritisiert Heiner Vischer von den Liberaldemokraten.**

Am 19. Juni stimmt Basel über die Erneuerung der Elisabethenstrasse und deren Sperrung in Richtung Kleinbasel ab. Gegen den Grossratsbeschluss hatten die Jungparteien von FDP, LDP und SVP sowie der TCS das Referendum ergriffen. Heiner Vischer hatte als Minderheitssprecher der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (Uvek) im Parlament vergebens gegen die Teilspernung gekämpft. Im BaZ-Interview erklärt der LDP-Grossrat, weshalb er sich daran stört.

**BaZ:** Man sieht Sie oft mit dem Elektrovelo durch die Stadt fahren, Herr Vischer. Warum sind Sie gegen die Sperrung der Elisabethenstrasse?

Heiner Vischer: Weil ich die Teilspernung für falsch halte. Schade ist aber, dass das Referendum alles infrage stellt. Denn der erste Teil der Vorlage ist weitgehend unbestritten. Da geht es neben den Gleiserneuerungen darum, die Fussgängerverbindung vom Bahnhof zur Stadt attraktiver zu machen sowie den Klosterberg und das Gebiet um die Elisabethenkirche aufzuwerten. Damit bin ich einverstanden, da besteht Handlungsbedarf. Ebenso sinnvoll ist es, die Haltestellen des 2er-Trams zur Kaphaltestelle umzubauen, was im Übrigen auch durch das Behindertengleichstellungsgesetz verlangt wird. Diese sind heute viel zu schmal und nicht behindertengerecht. Aber deshalb muss man das Verkehrsregime nicht ändern.

Die Regierung, die politische Linke und Teile der Mitte-Parteien kritisieren, dass der Rückstau bereits heute den Tramverkehr behindert. Deshalb sei die Teilspernung nötig.

Ich fahre oft am Bankverein vorbei. Selbst zu Stosszeiten habe ich dort selten einen Stau gesehen. Es gibt nur dann Stau, wenn im Kleinbasel eine Messe stattfindet. Bei einer Kaphaltestelle können die Autos nicht mehr neben das Tram fahren, sondern müssen dahinter warten. Damit würde der Rückstau zwar um ungefähr sechs Autos verlängert, das wäre aber absolut verkraftbar. Die Teilspernung ist keine Notwendigkeit, sondern politisch gewollt. Die Regierung wusste, dass das neue Verkehrsregime der Knackpunkt ist, deshalb wurde dieses mit den Aufwertungs- und Sanierungsmassnahmen verbunden. Ich und die vier anderen bürgerlichen Uvek-Mitglieder hatten gefordert, die Beschlüsse über die Erneuerungen und das neue Verkehrsregime getrennt zu behandeln. Das wurde vom Parlament aber leider

abgelehnt. Deshalb blieb nur das Referendum gegen die gesamte Vorlage.

Was wäre der Vorteil dieser Etappierung gewesen?

Man hätte testen können, wie sich eine Teilspernung effektiv auswirkt, denn während der Sanierungs- und Erneuerungsarbeiten wäre die Strasse in Richtung Bankverein für den Verkehr geschlossen worden. Dann hätte man real testen können, ob der Aeschenplatz tatsächlich den Mehrverkehr verkraftet. Ausserdem hätte man das Referendum nur gegen das Verkehrsregime ergreifen können.

Täglich fahren 6500 Autos durch die Elisabethenstrasse Richtung Kleinbasel. Eine Sperrung hätte laut Regierung auf der Dufourstrasse Mehrverkehr von bis zu 3000 Fahrten pro Tag zur Folge. Der Aeschenplatz werde nur in begrenztem Umfang zusätzlich belastet, da sich der Verkehr weiträumiger verlagere, etwa auf die Ost- oder Nordtangente. Was sagen Sie dazu?

Daran glaube ich nicht. Gerade auf der Osttangente gibt es jeden Nachmittag und Feierabend Stau. Kaum jemand wird deshalb auf die Osttangente ausweichen. Die Leute werden weiter über den Aeschenplatz fahren. Der Mehrverkehr wird dort zu einem grossen Problem führen. Die Dufourstrasse wird die zusätzlichen 2000 bis 3000 Autos pro Tag verkraften können. Aber diese kommen ja nicht aus dem Nichts, sondern müssen über den Aeschengraben und den Aeschenplatz fahren. Das ist der Knackpunkt. Schon heute gibt es Rückstau zu verkehrsreichen Zeiten im Aeschengraben.

Ist die Teilspernung Teil einer Salamtaktik? Will man schrittweise die ganze Innenstadt für den Autoverkehr sperren?

Das ist selbstverständlich das Traumziel der links-grünen Regierung. Die Absicht ist, den Verkehr so unattraktiv wie möglich zu machen, sodass niemand mehr das Auto benutzt. Es ist eine Frage von Utopie und Realität. In der Utopie ist die Stadt verkehrsberuhigt, niemand fährt mehr Auto, alle sind mit dem Velo, zu Fuss oder mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs und alle sind glücklich. Die Realität sieht anders aus. Auch Autofahrer haben ihre Berechtigung in der Stadt. Fundamentale Positionen, wie sie die Grünen vertreten, dass Autofahren unethisch und schädlich ist, bringen uns nicht weiter.

Ist die Politik der Basler Regierung autofeindlich?

Sie ist sicher nicht autofreundlich. Aber es ist ein Ziel der Regierung, wie man im Legislaturplan lesen kann, dass der Fuss-, Velo- und öffentliche Verkehr zulasten des

motorisierten Individualverkehrs gefördert und ausgebaut werden soll.

Muss man mit dem Auto mit-ten durch die Stadt fahren können?

Der Kernbereich der Innenstadt sollte autofrei sein, abgesehen von den Anlieferungen am Morgen. Aber die Elisabethenstrasse ist eine wichtige Verkehrsverbindung zwischen Kleinbasel, Basel West und Leimental. Das zeigen die 6500 Fahrten pro Tag. Auf den zentralen Achsen darf man den Autoverkehr nicht einschränken. Der öffentliche Verkehr ist wichtig, aber eine Stadt braucht auch ein Angebot für den Individualverkehr. Man kann die ganze Stadt sperren, wenn man will. Aber dann verliert unsere Stadt an Attraktivität. Man darf nicht eine Sparte von Verkehrsteilnehmern, in diesem Fall die Autofahrer, verteufeln.

> [www.elisabethenstrasse.info](http://www.elisabethenstrasse.info)

Lesen Sie morgen das Interview mit Uvek-Präsident Michael Wüthrich (Grüne).

## **Verkehrskollaps oder nicht? Verwirrung um Modellrechnungen des Kantons**

«Plumpe Falschaussagen». Würde die Elisabethenstrasse in Richtung Kleinbasel für den Autoverkehr gesperrt, drohe beim Aeschenplatz der Verkehrskollaps. Das ist das Hauptargument der Gegner der Teilspernung. Das zeigt auch der Name der Abstimmungshomepage «[www.verkehrskollaps-nein.ch](http://www.verkehrskollaps-nein.ch)» der Referendumsparteien – der Jungfreisinnigen, Jungliberalen, der Jungen SVP und des TCS. Laut den Modellrechnungen des Amtes für Mobilität verkrafte die Achse Aeschengraben, Aeschenplatz und Dufourstrasse den Mehrverkehr jedoch ohne grössere Probleme. Die Gegner der Teilspernung misstrauen aber diesen Modellrechnungen. So erklärt Philip Schotland, Präsident der Jungliberalen Basel-Stadt, auf der Referendumshomepage: «Bei den Berechnungen wurde der Tramverkehr nicht mitberücksichtigt. Damit ist dieses Modell unbrauchbar!» Als Grundlage für seine Aussage dienen Schotland Äusserungen vom Minderheitensprecher der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (Uvek), Heiner Vischer. Dieser kritisierte in der Grossratsdebatte vom 12. Januar, dass «nach Aussage des Amtes für Mobilität die Trambewegungen in das Verkehrsmodell nicht einberechnet werden», wie im Wortprotokoll nachzulesen ist. Alain Groff, Leiter des Amtes für Mobilität, widerspricht auf Anfrage der BaZ: «Das ist falsch.» Die Modellrechnungen basierten nicht nur auf einem Gesamtverkehrsmodell, sondern auf detaillierten Simulationen. Dabei seien laut Groff nicht nur die Verkehrsbehinderungen durch Trams und Busse, sondern auch durch Fussgänger, Velos etc. berücksichtigt worden. Das Amt für Mobilität arbeitet dabei mit der Verkehrsfluss-Simulationsoftware Vissim. Darauf wurde auch in einer Medienmitteilung des VCS von gestern Abend hingewiesen. Dass das Referendumskomitee die Verkehrssimulation des Kantons als unbrauchbar bezeichnet, weil die Trambewegungen nicht berücksichtigt worden seien,

bezeichnet der VCS als «plumpe Falschaussagen». Heiner Vischer, der nicht dem Referendumskomitee angehört, betonte gegenüber der BaZ erneut, dass er seine Kritik an den Verkehrssimulationen auf Aussagen des Amtes für Mobilität stützte. daw