Zeitschrift: Rheinfelder Neujahrsblätter

Herausgeber: Rheinfelder Neujahrsblatt-Kommission

Band: 60 (2004)

Artikel: Wachstumshysterie im Verkehrssektor verlangt auch von Rheinfelden lokale Problemlösungen

Autor: Rombach, Peter

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-894619

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Wachstumshysterie im Verkehrssektor verlangt auch von Rheinfelden lokale Problemlösungen

Peter Rombach

Die Perspektiven, dass Rheinfelden eine Durchgangsstation auf dem Verkehrweg vom Nordcap nach Sizilien werden könnte, lösen Besorgnis aus. Verkehrsplaner versuchen immer wieder, die Bedeutung des künftigen Rheinübergangs westlich der Stadt im Zuge der so genannten «Querspange A 861» von Deutschland her mit Verknüpfung ans schweizerische Autobahnnetz (A3) herunterzuspielen: Das sei nur eine regionale Verbindung, es gebe keine Stauprobleme wie seit vielen Jahren am Grenzübergang Weil-Basel. Allerdings bedarf es keiner prophetischen Gabe, um das Gegenteil zu behaupten, denn PW wie LW suchen bekanntlich den «geringsten Widerstand» via Gotthard- oder Lötschbergtunnel. Wie aber sieht die aktuelle Verkehrssituation im Raum Rheinfelden aus?

Die Entwicklung zum Verkehrsknotenpunkt ist in der Bevölkerung teilweise recht umstritten, sicherlich aber nicht mehr abwendbar. Das grösste Projekt in der Geschichte der Zähringerstadt entsteht im Westen unweit der Augartensiedlung und sieht allmählich seiner Vollendung entgegen: Bis 2005 soll die neue Rheinbrücke als entscheidendes Glied der Querspange ebenso vollendet sein wie eine millionenschwere neue Zollanlage. Auch die «Trinationale Agglomeration Basel» (TAB) als grenzüberschreitende Institution für grossräumige Planungen im Dreiländereck wies dem Projekt längst schon eine «bedeutende Schlüsselposition» zu.

Laut Positionspapier ergeben sich für beide Rheinfelden grosse Möglichkeiten, «über diese entstehende Entwicklungsachse vorhandene Potenziale länderübergreifend zu nutzen». Durch den Autobahnbau vollzogen sich im Westen beider Rheinfelden vor allem gravierende Einschnitte in die Landschaft. Strassen und Eisenbahnen mussten beidseits des Rhein neu trassiert und mit Brücken-

bauten versehen werden. Zur Errichtung der neuen Rheinbrücke war ein Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Deutschland erforderlich, den der Direktor des Bundesamtes für Strassen, Olivier Michaud, und der deutsche Botschafter in Bern, Reinhard Hilger, 2002 im Auftrag ihrer Regierungen unterzeichneten.

Harte Kämpfe um Gelder für Autobahnbau

Mit der Fertigstellung des Projekts ist Ende 2005 zu rechnen. Dann muss auch die zweite Röhre des Nollinger Berg-Tunnels (Kostenpunkt 27 Millionen Euro) oberhalb der badischen Nachbarstadt als weiteres Herzstück der Autobahn-Querspange (Gesamtkosten knapp 60 Millionen Euro) für den Verkehr zur Verfügung stehen. Offizieller Baubeginn hierfür war am 27. August 2003, wobei die Gattin des Oberbürgermeisters, Evelyn Niethammer, gemäss einer alten Bergmannstradition die Aufgabe einer Tunnelpatin übernommen hatte. Jenen Anlass nutzte der Freiburger Regierungspräsident Sven von Ungern-Sternberg, die künftige Verbindung mit dem schweizerischen Autobahnnetz als «hervorgehobenen Investitionsschwerpunkt» zu bezeichnen, wobei aber skizzenhaft durchschimmerte, dass es bei den Verteilungskämpfen hinter den Kulissen vom Stuttgarter und Berliner Verkehrsministerium harte «Zweckdiskussionen» gegeben haben muss, bis das Geld für ein schon lange geplantes grenzüberschreitendes Autobahnprojekt in die südlichste Grenzecke Deutschlands fliessen konnte. Solch eine Strassenverbindung hat auch Konsequenzen auf die innerstädtischen Verkehrsstrukturen. In der badischen Nachbarstadt machen sich die Planer schon seit Jahren Gedanken darüber, wie der veränderten Situation zu begegnen ist, wenn weniger Durchgangsverkehr rollt. Zweifellos eine Chance für die Kommunalpolitik, im Sinne von mehr Lebensqualität in den Innenstädten neue Akzente zu setzen. Darüber sinnieren auch die Verantwortlichen in der Zähringerstadt.

Welche Bedeutung hat die alte Rheinbrücke?

Was die Zukunft anbelangt, erhält die dem Kanton Aargau gehörende alte Rheinbrücke eine neue Bedeutung,

weil ihre Schliessung für den Individualverkehr angedacht ist. Gewerbeverein wie Detaillistenvereinigung EZR befürchten negative Auswirkungen auf die historische Altstadt und befinden sich auf der Suche nach Alternativen, um die Attraktivität als Einkaufs-, Erlebnis- und Tourismuszentrum zu steigern. Diese Visitenkarte der Zähringerstadt zählt bei allen Betrachtungen; insbesondere auch deshalb, weil in absehbarer Zeit die unsäglichen Blechlawinen nicht mehr durch die Fröschweid rollen, die abendlichen und samstäglichen Autostaus dann also (hoffentlich) Vergangenheit sind. Bis dahin fliesst allerdings noch einiges Rheinwasser flussabwärts.

Diese Zeit zu nutzen haben sich beide Rheinfelden auf ihre Stadtfahnen geschrieben. Noch tappen speziell die Politiker-Formationen im Dunkeln, was die künftige Gestaltung und Nutzung der alten Rheinbrücke anbelangt, deren verbindender Charakter stets betont wird. Brückenfeste allein können nicht die Lösung darstellen, weil sie nur kurzzeitig sind. Ein Brückenspaziergang durch Skulpturenreihen oder gärtnerische Farbtupfer bewirken auch noch nicht gewünschte «Verbindung» beider Rheinfelden, zumal auf der badischen Seite die Rheinbrückstrasse, Bahnunterführung und weitergehende Strassen (bislang) noch aus städtebaulicher Sicht ein Niemandsland darstellen.

Zu Recht pokert man auf unserer Rheinseite mit der Altstadt-Ambience, die ihresgleichen in der Region sucht, eine solide Geschäftsausstattung vorweist und somit als Motor beim Anziehen von Besucher- und Kundenströmen wirken kann. Die im Spätsommer 2003 inszenierte «Useschtuehlete» des EZR mit dem längsten Tisch in der Geschichte der Stadt zwischen «Schiff» und Storchennestturm vereinte über tausend Gäste und setzte einen hoffnungsvollen Akzent. Exakt darin besteht eine zukunftsträchtige Chance, wenn der Durchgangsverkehr verbannt ist, wenn am Rande des historischen Ensembles ausreichend Parkierzonen bestehen.

Die Altstadt darf nicht ins Abseits geraten

Der unter anderem für den Verkehrssektor zuständige Rheinfelder Stadtrat Werner Hassler setzte sich schon

frühzeitig dafür ein, optimale Parkraumgestaltung vorzunehmen und damit kurze Wege zur «City» zu ermöglichen. Auch er weiss, dass noch Handlungs- und damit Planungsbedarf vorhanden ist. Storchennest-, Schützen- und Rheinparking geniessen hohe Akzeptanz, ebenso das neu hinzu gekommene Migros-Einkaufszentrum oder die Parking-Anlage beim Kurzentrum. Also ausreichend Möglichkeiten, um das geliebte «Heiligsblechle» in Altstadtnähe abzustellen, bummeln und einkaufen zu gehen.

In Reihen des Gewerbevereins sieht man dies allerdings anders. Dessen Präsident Fritz Gloor kommentierte eine vom Stadtrat in Auftrag gegebene Studie zur Parkplatzsituation dahingehend, dass es nicht genügend Parkplätze in Rheinfelden gebe, dass die Untersuchungen eine künftige Entwicklung der Stadt nicht berücksichtigt hätten, dass ein neues Parkhaus oder ein Ausbau des bestehenden Rheinparkings durchaus gerechtfertigt sei.

Lässt sich der von der Zürcher- und die anschliessende Kaiserstrasse durch die Stadt fliessende Verkehr wirklich minimieren, wenn neue Rheinbrücke und Querspangenprojekt realisiert sind? Lassen sich die stadtplanerischen Visionen einer Neugestaltung der Bahnhofstrasse vom Bahnhofplatz über die Coop-Kreuzung bis hinunter in die Altstadt umsetzen? Zweifellos komplexe Fragen, die sich nicht mit einem Schnellschuss aus der Hüfte beantworten lassen, die vielmehr engagiert-harte Planungsarbeit erfordern. Planungsarbeit, die vorrangig Abklärungen hinsichtlich Kosten und Effizienz verlangt, die Analysen über Geschäftsangebot und Kundenströme beinhalten muss und sich auch mit Perspektiven beschäftigt.

Damit die Altstadt nicht ins Abseits gerät, wurde 2003 auf Anregung von Stadtammann Urs Felber ein Projektteam unter der Leitung von Grossrätin Ursula Brun-Wüthrich installiert, das sich mit der zentralen Frage beschäftigen soll, welche Konsequenzen sich für die Altstadt einstellen, wenn die alte Rheinbrücke für den Durchgangsverkehr geschlossen wird und dann nur noch Fussgängern, Velofahrern und Bussen zur Verfügung steht. Aufgabe des Teams ist es, über Gefahren und Chancen für die Fortentwicklung der historischen Altstadt nachzudenken und

nach einer Bestandsanalyse unter Einbeziehung von Bewohnern und Geschäftswelt dann Perspektiven zu punktieren.

Derzeit ist nicht erkennbar, wie Rheinfelden die harte Nuss knackt, den allseits belastenden Durchgangsverkehr langfristig zu verbannen. Die regional bedeutende Autobahn-Querspange ist zweifellos ein auslösender Faktor, die innerstädtischen Verkehrsverflechtungen zu überprüfen und neu zu ordnen. Vor diesem Zwang steht übrigens auch die badische Nachbarstadt, die momentan noch von zwei Bundesstrassen mit überörtlichem Verkehr durchkreuzt wird. In der dortigen Bauverwaltung kennen die Experten zwar die Problematik, doch sehen sie ihren Planungszeitraum noch bis 2007, weil bis dahin eine «kleine Landesgartenschau» entwickelt und gestaltet werden muss, was allerdings die Behandlung von Verkehrsfragen – auch grenzüberschreitend wie am Beispiel der Velowege-Planung ersichtlich – mit einschliesst.

Brisante Diskussion um einen Schienen-Bypass

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) planen mit ihrem Partner Deutsche Bahn AG schon seit längerem, gewichtige Mengen des Schienengüterverkehrs im Nord-Süd-Transit um das Nadelöhr Basel herum zu führen und dafür speziell die Strecke in der badischen Hochrheinregion als Zubringer zu nutzen. Vor knapp einem Jahr formierten sich auf der badischen Rheinseite Bürgerinitiativen gegen dieses Projekt und aktivierten damit die politische Schiene, speziell Bürgermeister und Abgeordnete. Doch schon 2001 war es Gemeindeammann Bernadette Favre von Wallbach, die an einer Einwohnergemeinde die Thematik angesprochen und von geplanten Brückenbauten im Raum zwischen Wallbach-Sisseln berichtet hatte. Damals verfügte sie allerdings noch über wenige Informationen seitens SBB und Berner Verkehrsplanern. Die Informationsmauer hielt, das Thema schlief ein, bis dann die badischen Nachbarn plötzlich hellhörig wurden und mobilisierten.

Mittlerweile ist im Fricktal und auch in der Aargauer Regierung erkannt worden, dass solch ein Schienenbypass

für den Güterverkehr den Gemeinden im Fricktal und weitergehend im Kanton, speziell das Nadelöhr Brugg betreffend, nicht gleichgültig sein kann. Im Mai 2003 erklärte Landammann Peter C. Beyeler an einer grenzüberschreitenden Konferenz im Saalbau Stein unmissverständlich, dass er es satt habe, die Planung des europäischen Güterverkehrs auf der Schiene nur den Bahnen zu überlassen. Als Vizepräsident der Hochrheinkommission mahnte er eine aktive Beteiligung von Politik, Behörden und der betroffenen Bevölkerung an. Den Bahngesellschaften warf er vor, im Zuge der grenzüberschreitenden Planungen keine «vertrauensbildende Öffentlichkeit» hergestellt zu haben. Nicht nur Beyeler, sondern auch der Waldshuter Landrat Bernhard Wütz bezweifelte Zahlen, wonach der Schienengüterverkehr bis zum «Zeithorizont 2020» eine Steigerung des Aufkommens um 120 Prozent bringt und Güterzüge bis zu 1500 Meter Länge rund um die Uhr durch die Region donnern müssen.

Das Aargauer Regierungsmitglied redete an der Stein-Konferenz zur Überraschung vieler Klartext: «Die Orte sind einst um ihren Bahnhof herum gewachsen; dass künftig alle fünf Minuten ein Zug kommt, funktioniert mit uns nicht.» Beyeler forderte an jenem Abend «nachhaltige Perspektiven» der Bahngesellschaften und verlangte eindringlich, «Alternativen des Untertagebaus» zu prüfen. «Für Billigbauten mit späterem Sanierungsbedarf wie Lärmschutz gibt es keinen Platz mehr», markierte Beyeler unmissverständlich die Position der Aargauer Kantonsregierung und verlangte koordinierte Planungen und warnte gleichzeitig vor einer «Wachstumshysterie». Der Regierungsrat ging in seinen Einschätzungen noch einen Schritt weiter: «Sitzen wir eigentlich nur noch in Autos, Zügen und Flugzeugen und brauchen wir kein qualifiziertes Wohnen mehr. Die Siedlungsqualität gilt nicht nur für das Fricktal, sondern auch für den Aargau.»

Damit klang deutlich an, dass die heutigen Verkehrsströme nicht mehr von Politikern rund um ihre Kirchtürme und Dorfbrunnen bewältigt werden können, dass es dazu regionaler, nationaler und grenzüberschreitender Problemlösungen bedarf. In der Tat sind Schallschutzwände

oder Abdeckelungen von vielbefahrenen Strassen und Bahnlinien keine deutliche Alternative, um ein «landschaftliches Entwicklungspotenzial», wie vielstimmig aus unterschiedlichsten Richtungen gefordert, langfristig zu erhalten.

Derzeit existiert in den Regionen keinerlei Klarheit, wie der künftige (wohl massiv steigende) Zubringerverkehr in Richtung Lötschberg- und Gotthard-Achse abgewickelt werden soll. Rheinfelden und das Fricktal sind de facto heute schon «Durchgangsland» für die SBB-Strategen. Gemeindeammann Hansueli Bühler von Stein wandte sich eindringlich an die Hochrheinkommission, die Region beidseits des Rheins nicht im Stich zu lassen, wenn es um den künftigen Schienenverkehr gehe. Die Sorge vor einem Auseinanderdividieren klang also deutlich an. Und Wallbachs Gemeindechefin Bernadette Favre mahnte detaillierte Studien über Streckenführungen an. Dabei hatte sie speziell auch das Landschaftsschutzgebiet «Meler Feld» im Blick.

Nach solchen Erklärungen entwickelte die Hochrheinkommission ihre Forderung, vor allem die lokalen Ebenen aktiv in die Bahnentscheidungsprozesse mit einzubeziehen. Doch dieses Gremium reagierte allerdings erst, nachdem sich die «Kommunale Arbeitsgemeinschaft Hochrhein-Bypass» unter Vorsitz des Rheinfelder Bürgermeisters Rolf Karrer konstituiert hatte. Der kniete sich spontan in die Thematik hinein, arrangierte nicht nur Schreiben und Sitzungen, sondern nahm auch die Oberen von SBB und Deutscher Bahn ins Visier.

Benedikt Weibel, Vorsitzender der SBB-Geschäftsleitung, reagierte zumindest auf die Darstellung der bürgermeisterlichen Sorgenskizze bezüglich Schienen-Bypass, gab den badischen Nachbarn sogar Schützenhilfe, indem er direkt vom DB-Chef Hartmut Mehdorn erbat, klärende Gespräche über die Bypass-Planung mit den betroffenen Kommunalpolitikern zu führen.

Das Verwirrspiel rief rasch den Magdener Grossrat Roland Agustoni auf den Plan, der im März 2003 mit einer Interpellation zur Eisenbahnplanung im Raum Basel/Fricktal aufwartete. In der Antwort des Aargauer Regierungs-

rats, wonach die «einseitige Planung der Bahnbetreiber» erkannt sei, fühlte er sich bestätigt, wachsam zu bleiben und allgemein auf die Einhaltung ökologischer Kriterien zu drängen: «Auf die regionalen Rahmenbedingungen bezüglich Natur, Umwelt und Landschaft sowie auf Entwicklungsvorstellungen muss geachtet werden», so der Grossrat.

Prominente Schützenhilfe gab es auch aus der südbadischen Grenzecke. Die Staatssekretärin im Bundesgesundheitsministerium und Lörracher Bundestagsabgeordnete Marion Casper-Merk plädierte für eine «länderübergreifende strategische Bahnplanung». Ihr Credo: «Der Schutz der Bevölkerung muss höchsten Ansprüchen genügen.» Gleichzeitig warnte sie, die Thematik überzubewerten: «Ein Bypass-Bau ist bis 2015 gar nicht möglich, weil solch ein Projekt im Bundesverkehrswegeplan gar nicht drinsteht.»

Streitobjekt Industriezubringer Rheinfelden-Möhlin

Seit Jahren ist kein Land in Sicht, was eine Realisierung des Industriezubringers Möhlin anbelangt, der immerhin mit 14 Millionen Franken kalkuliert ist. Eine schier unendliche Planungsgeschichte, ständig steigendes Verkehrsaufkommen nach einem zweifellos richtigen Ausbau der Industriezone Möhlin, wo unter anderem eine grosse Zollabfertigung für Lastwagen existiert, und eine «Politik ohne Nachdruck» im vergangenen Jahrzehnt brachten keine Wende. Obwohl die Mahnungen, speziell das Regionalspital, aber auch die umliegenden Wohngebiete, vor massiven Lärm- und Abgasbelastungen zu schützen, zu befreien, fanden bislang kein Gehör.

Im April 1990 hatte der damalige Grossrat Roland Brogli ein Postulat eingereicht, Planung und Realisierung der neuen Kantonsstrasse zu beschleunigen. Ende 1994 lag das Projekt mit einem Umweltverträglichkeitsbericht auf, wurde aber weiter verschleppt, weil es Finanzierungsschwierigkeiten gab. Es folgten Unterschriften- und Protestaktionen – vergebens. Ebenso eine Petition des Magdener SP-Grossrats Roland Agustoni, der vor zwei Jahren

auf positive Signale aus Aarau hoffte, um der langwierigen Planungsgeschichte ein Ende zu setzen. Der Regierung warf er «unglaubwürdige Politik» vor.

Ähnlich tönte es aus dem Mund des Rheinfelder Stadtrats und «Verkehrsministers» Werner Hassler, den die «unhaltbaren Zustände» immer noch in Rage bringen. Dass der Industriezubringer die Politiker über Parteigrenzen hinweg bewegt und motiviert, bewies Magdens Grossrat Peter Müller, später Grossratspräsident, als er unmissverständlich vor dem Parlament erklärte, das Fricktal beanspruche keine Sonderbehandlung, doch sei bei der Erneuerung des Regionalspitals Rheinfelden die Verlegung des Lastwagenzubringers zum Industriegebiet Möhlin als Selbstverständlichkeit vorausgesetzt worden. Das war Anfang 1986. Der damalige Landammann Hans Jörg Huber hatte einst sogar berichtet, dass das «generelle Projekt ins laufende Mehrjahresprogramm» aufgenommen worden sei.

In 2002 zeigte sich aber auch, dass die Grossräte des Bezirks Rheinfelden mit unterschiedlichen Sichtweisen an die Problematik herangehen. Fredy Böni (SVP) aus Möhlin machte beispielsweise geltend, dass die Einsprache des betroffenen Landeigentümers noch hängig sei, weil er sich mit dem angebotenen Realersatz nicht zufrieden gebe. Die Rheinfelder Grossrätin Sonja Kindler (SP) äusserte sogar den Verdacht, Möhlin wolle das Problem einfach der Nachbargemeinde zuschieben. Ursula Brun (FDP) und Roland Häusel (SVP) betonten aus Rheinfelder Sicht, dass für die Patientinnen und Patienten des Spitals und der benachbarten Kurzone der Verkehrslärm nicht mehr tragbar sei. Dass die Gemeinden heute eine Vorfinanzierung des Projekts leisten können, um Tempo zu machen, gilt angesichts immer knapperer Finanzen und ständiger Aufgabenverlagerungen des Kantons nach unten nicht mehr als realistisch.

Zieht man in Betracht, dass in der Vergangenheit ein breit abgestützter Dialog in der betroffenen Raumschaft nicht zustande gekommen ist, erscheint das bis heute andauernde Ringen um einen Neubau der NK 495 nicht verwunderlich. Die enttäuschende Chronologie begann

eigentlich damit, als im Dezember 1977 die NK 495 bereits im kantonalen Gesamtplan für Strassenanlagen im unteren Fricktal enthalten war. Und schon in der einstigen Vorplanung um den Standort «Autobahnanschluss Rheinfelden» herrschten Zwistigkeiten, ob er denn beim Schiffakker oder näher bei Möhlin im Wasserlochgebiet zu realisieren wäre. Insofern ist es nutzlose Spekulation, ob das Industriezubringer-Problem heute nicht mehr existieren würde, hätten die Autobahnplaner anders entschieden.

Ein verbindlicher Termin für den Baubeginn ist weiterhin nicht in Sicht, nachdem das Verwaltungsgericht in einem Mehrheitsentscheid eine Beschwerde gegen die regierungsrätliche Projektgenehmigung für die Umfahrungsstrasse NK 495 abgewiesen hat. Die Variante durch den Rüchiwald, also einige hundert Meter östlich vom Rheinfelder Regionalspital und Waldfriedhof, fand kein richterliches Wohlwollen. Nach wie vor existieren auch kritische Stimmen gegen eine totale Schliessung der Riburgerstrasse vom Ortsbürgerwerkhof aus bis zu den Salinen, sollte eine neue Linienführung kommen; bei dieser Strecke handelt es sich um eine uralte Ortsverbindung, die schon um 1650 erwähnt ist und heute im Personenwagenverkehr für Arbeitnehmer oder Einkaufende aus Rheinfelden und Möhlin einen besonderen Stellenwert als direkte Verbindung einnimmt.

Für die Zukunft existieren positive Aspekte

Auch für den Verkehrssektor gilt, dass Probleme dazu da sind, gelöst zu werden. Hoffnungsvolle Ansätze sind vorhanden, nicht nur angesichts der Grossprojekte: An die künftige Autobahnbrücke wird ein Fussgänger- und Velo-Steg «angehängt», die SBB forciert ihre Lärmschutzmassnahmen und stellt einen Haltepunkt beim Augarten in Aussicht, die grenzüberschreitende Busverbindung zwischen den Bahnhöfen beider Rheinfelden funktioniert, der «Nachtfalter» als Bus-Spätverbindung von Basel aus ins Fricktal erfreut sich steigender Beliebtheit, Stadtplaner arbeiten an Konzepten für künftig optimale Verkehrsführungen in den Innenstadtbereichen. Und vielleicht gibt es noch einen neuen, «kleinen» Rheinübergang im

Zuge der geplanten Gartenschau 2007 in der badischen Nachbarstadt, weil der bisherige «Kraftwerkssteg» demontiert werden muss, da dort im Fluss ein Laichgewässer für Rheinfische entstehen soll, nachdem der Kraftwerksneubau in (vielleicht) zehn Jahren realisiert ist.

Fest steht, dass die Bewältigung von Verkehrsfragen einerseits perspektivisches Denken verlangt, andererseits sich nach der berühmten finanziellen Decke strecken muss und eine Fülle an Kompromissbereitschaft und Engagement in Reihen von Bevölkerung und Entscheidungsträgern erfordert.