

Staugeplagtes Basel Nord: jetzt will das Baselbiet helfen, aber– das dauert

Der Verkehrspfropfen Luzerner- und Wasgenring belastet Allschwil und Basel zugleich. Während im Industriequartier Bachgraben bis zu 10'000 neue Arbeitsplätze entstehen sollen, staut der Verkehr trotz LUWA-Umbau immer noch. Wenigstens machen die Baselbieter vorwärts – und wollen diesen Monat noch die Vorlage für den Zubringer Bachgraben in den Landrat bringen. Denn die offensichtliche Fehlplanung der Satz, kriegt Baselland zu spüren. Und dann nicht zu knapp.

Die Blechlawinen am Luzernerring und Wasgenring sind mittlerweile so normal, dass sie fast schon unter Denkmalschutz gehören. Dafür hat der Kanton selbst schon gesorgt – mit seinem Umgestaltungsprojekt LUWA, das dieses Jahr zum Abschluss kam. Für 30 Millionen Franken erhielt das Quartier vom Kanton viele Bäume, einen Kreisel und eine bemerkenswerte Velospur. Aber die Rückstaus der Autos bleiben weitgehend noch dieselben. Zu diesem Fazit kommen auch die Autoren des Schlussberichts zum gross angelegten LUWA-Projekt. Der Kanton hat den Bericht vor zwei Wochen publiziert.

«Heiligs Blechle», möchte man stöhnen, denn der motorisierte Autoverkehr ist eine der wichtigsten Pulsadern für die Erschliessung des Allschwiler Industriequartiers Bachgraben. Dort, direkt an der Kantons- und Gemeindegrenze, hat Allschwil den klaren Plan, eine Vielzahl weiterer Life-Science-Firmen anzusiedeln. Hochtechnologische und spezialisierte Unternehmen, die tausende von Angestellten mehr beschäftigen sollen, als heute schon dort arbeiten.

Aber der Verkehrsfluss im Norden Basels, er ist immer noch nicht entstopft. Im Gegenteil: Auf dem Wasgenring hat der Kanton sogar eine Autospur im Rahmen des Aufwertungsprojekts zurückgebaut. Während das Quartier sich über die Begrünung freut, steht und ächzt nun der Verkehr praktisch wie zuvor.

So lasset nun die Baselbieter übernehmen

Das zieht auch die Allschwiler in Mitleidenschaft. Das Quartier Bachgraben wird unter anderem genau über diese Basler Ringstrassen erschlossen. «Wir haben den Schlussbericht noch nicht studiert, aber wenn sich die Stausituation nicht bessert, erhöht das den Druck auf den Bau des Zubringers Bachgraben-Nordtangente umso mehr», sagt die Allschwiler Gemeindepräsidentin Nicole Nüssli. Dieser Zubringer wäre ein direkter Tunnelanschluss von Allschwil an die Nordtangente und ist das hoffnungsvolle Überbleibsel aus der im Baselbiet vom Stimmvolk abgelehnten Strassenplanung namens ELBA (Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwil).

Doch bis der Tunnel gebaut wird, dauert es. Ein frühestmöglicher Baubeginn für den Zubringer Bachgraben ist erst in ein paar Jahren zu erwarten – bis dieser dann fertig ist, ziehen noch ein paar weitere Jahre ins Land. Die Federführung liegt beim Kanton Baselland. Basel-Stadt und Frankreich mischen aber genau so mit. Schliesslich ist der Verkehrsinfarkt in Basel Nord nicht nur dem gutschweizerischen Autoverkehr geschuldet, sondern auch den Grenzgängern, die via Burgfelden täglich hin- und zurück pendeln. Oder angesichts der jetzigen Situation eher: tuckern.

Immerhin: Die Baselbieter Planer machen vorwärts. Die Vorlage zum Zubringer Bachgraben-Nordtangente soll im November vor den Landrat kommen, der letztlich den kantonalen Richtplan anpassen muss. Das bestätigt Martin Schaffer vom Tiefbauamt Basel-Landschaft gegenüber barfi.ch: «Parallel laufen bereits erste Vorstudien», sagt Schaffer. Über den Zeithorizont von Projekt und Realisierung könne er noch keine Auskunft geben. Die Baselbieter Regierung werde bei der Überweisung des Geschäfts an den Landrat die Medien weiter informieren. Das Projekt dürfte jedenfalls eine spürbare Verkehrsentslastung des Pfropfens in Basel Nord mit sich bringen, sagt Daniel Hofer, Sprecher des baselstädtischen Tiefbauamts.

Greif: «Basel braucht eine Strategie für den Strassenverkehr!»

Ist das jetzt der patente Abflussreiniger für die allabendlich verstopften Verkehrsträger im Norden Basels? Kaum, sagt zumindest ACS-Geschäftsführer Christian Greif. Die Lobby des Automobilclubs

Schweiz bekämpfte mit anderen Verkehrsverbänden und bürgerlichen Parteien den LUWA-Umbau schon per Referendum. Sie scheiterten aber knapp an der Volksabstimmung. Greif lässt nicht locker: «Langsam erhöht sich auch der Druck auf die Basler Bevölkerung», sagt er und meint: «Diese viel zu einseitige Verkehrspolitik der vergangenen Jahre zeigt seine Wirkung immer stärker.» Und das insofern, als Staus, Rückbauten und Parkplatzreduktionen nicht mehr sang- und klanglos toleriert würden.

Aus Sicht der Autolobby fehlt eine klare Gesamtstrategie für den Strassenverkehr, sagt Greif: «Für den öffentlichen Verkehr haben wir ja auch eine, und die ist gut. Aber ein Pendant für die Strasse fehlt schlicht.» Stattdessen: «Rückbauten, überall Rückbauten, aber kein Ersatz für die Verkehrsträger», sagt Greif. Was bleibt, sei Stau.

So auch in Basel Nord. Allein durch die Bachgraben-Entwicklung sollen in Allschwil mittel- bis langfristig zwischen 6'000 und 10'000 neue Arbeitsplätze entstehen. Eine weitere Belastung der sowieso schon staugeplagten Strassen rund um den schicken neuen LUWA-Kreisel. Der Bund nimmt sich jetzt zwar langsam mit dem Agglomerationsprogramm den Vorortzubringern an und die Basler Autobahnen – insbesondere die Osttangente – wird in den kommenden Jahren auch ausgebaut.

Das muntert die infarktgeplagten Autofahrer in den Quartieren allerdings nur bedingt auf. So lange der Verkehrsfluss in den Quartieren nicht entstopft wird, sind brummende und stinkende Blechlawinen an der Tagesordnung. Im mit LUWA aufgehübschten Basel Nord wird das voraussichtlich noch ein paar weitere Jahre dauern – zumindest bis die Baselbieter den Zubringer Bachgraben zustande gebracht haben.

Zum Thema:

- Verkehrspfropfen Luzernerring: Mehr Grün, mehr Velo, aber gleich viel Stau wie vor dem Umbau. [Zum Artikel](#)
- Beide Basel einig über Prioritäten im Strassenbau. [Zum Artikel](#)
- Baselbieter Regierung priorisiert Massnahmen für ELBA-Gebiet. [Zum Artikel](#)