

Was tun gegen den Verkehrskollaps? Astra-Chef Jürg Röthlisbergers Ausbaupläne

«Im Basler Westring sehen wir sehr viel Potenzial»

Schon beinahe täglich geht zu Stosszeiten fast nichts mehr auf den Schnellstrassen in der Region Basel. Und die Probleme werden in Zukunft noch viel grösser werden, sagt der Direktor des Bundesamts für Strassen (Astra) voraus.

VON DANIEL BALLMER UND BOJAN STULA

Es war ein Paukenschlag: Im April hatte die bz bekannt gemacht, dass die Tiefbauämter beider Basel hinter den Kulissen über eine ganz neue Ringautobahn im Stadtgebiet brüten, zu welcher der umstrittene Gundelitunnel nur den Auftakt bilden würde. Und das, obwohl der Basler Grosse Rat gleichzeitig über ein mögliches Verbot des Tunnels beriet. Die beiden Kantonsparlamente fühlten sich vor den Kopf gestossen. Der Bund dagegen, der schon lange den Gundelitunnel bauen möchte, hielt sich zurück, um nicht zusätzlich Öl ins Feuer zu giessen. Nun äussert sich erstmals Jürg Röthlisberger. Für den Direktor des Bundesamts für Strassen (Astra) ist klar: Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in der Region Basel ist dringend nötig.

Herr Röthlisberger, wie oft mussten Sie in den vergangenen Monaten über die Region Basel den Kopf schütteln?

Jürg Röthlisberger: Nie, warum?

Immerhin hätte der Basler Grosse Rat um ein Haar die Pläne für den Gundelitunnel gekippt, den notabene der Bund grossmehrheitlich bezahlen will. Das käme kaum einem anderen Kanton in den Sinn.

Das ist die direkte Demokratie. Damit müssen wir umgehen. Ein solches Verkehrsprojekt muss politisch und gesellschaftlich getragen sein. Das kann man nicht mit der Brechstange durchdrücken. Der Gundelitunnel war in Basel offensichtlich lange nicht mehrheitsfähig. Mittlerweile aber geht es in die richtige Richtung.

Das war jetzt aber sehr diplomatisch. Sie wollen uns weismachen, dass Sie sich nie gewundert haben, dass zu erwartende Bundesgelder derart bestritten sind?

Basel ist als Stadtkanton für die Verkehrsplanung nun mal sehr anspruchsvoll. Kommt hinzu: Die Strasse hat dort noch immer einen etwas negativ behafteten Nimbus, der so nicht mehr stimmt. Während die Schiene einen Bonus genießt, haben wir einen Malus in der öffentlichen Wahrnehmung. Ich bin aber überzeugt, dass das im Wandel ist. Der motorisierte Individualverkehr verliert seine bisherigen Schwächen - Ökologie und Sicherheit - rasant. Die jüngere Generation sieht das Thema Verkehr ohnehin entspannter. Sie will mobil sein. Für sie gibt es keinen guten und schlechten Verkehr.

Der Grosse Rat hat letztlich gegen ein Denkverbot zum Gundelitunnel gestimmt. Sie dürften erleichtert sein. Immerhin scheint Basel ohnehin ein Sorgenkind des Bundes zu sein. Seit Jahren beklagt er, dass gerade hier eigentlich kein unterhaltfähiges Autobahnnetz bestehe.

Richtig. Das macht uns tatsächlich Sorgen. Bei Sanierungen haben wir kaum Ausweichmöglichkeiten. Das zeigte

«Die Strasse hat in Basel-Stadt noch immer einen etwas negativ behafteten Nimbus.»

sich auch bei einem grösseren Lkw-Unfall von Mitte März auf der A2. Dann liegt die Region flach. Und Basel ist da nicht die einzige Region. Hier haben wir darauf aber noch keine Antworten. Das ist eigentlich furchtbar. Erst der Rheintunnel wird Entlastung bringen, und da sind wir ja dran. Auch der Gundelitunnel kann da ein Element sein. Ähnliche Probleme konnten wir

am Gotthard oder am Belchen mit jeweils zusätzlicher Infrastruktur lösen. Die Grenzkosten, die für solche Massnahmen wirtschaftlich sinnvoll wären, sind in Basel extrem hoch. Daher sind wir sehr froh, dass die Region nach langen Diskussionen bereit ist, eine solche Tunnellösung zumindest genauer zu prüfen. Macht ein Gundelitunnel Sinn oder wäre sogar ein grösseres Ganzes sinnvoll? Das werden wir dann analysieren.

Tatsächlich wurden die Kantonsparlamente davon überrascht, dass die beiden Basel mit dem Bund hinter den Kulissen bereits an einer neuen unterirdischen Stadt-autobahn planen.

Nachdem im Baselbiet die Elba-Umfahrungsmassnahmen abgelehnt worden sind, möchten wir den Sinn einer grösseren Alternative prüfen. Schaffen wir so etwas umweltverträglich? Wie teuer wäre ein solcher Westring? Mit welchen Bauzeiten wäre zu rechnen? Was sind die Chancen, was die Risiken, Stärken und Schwächen? Ob es aber je

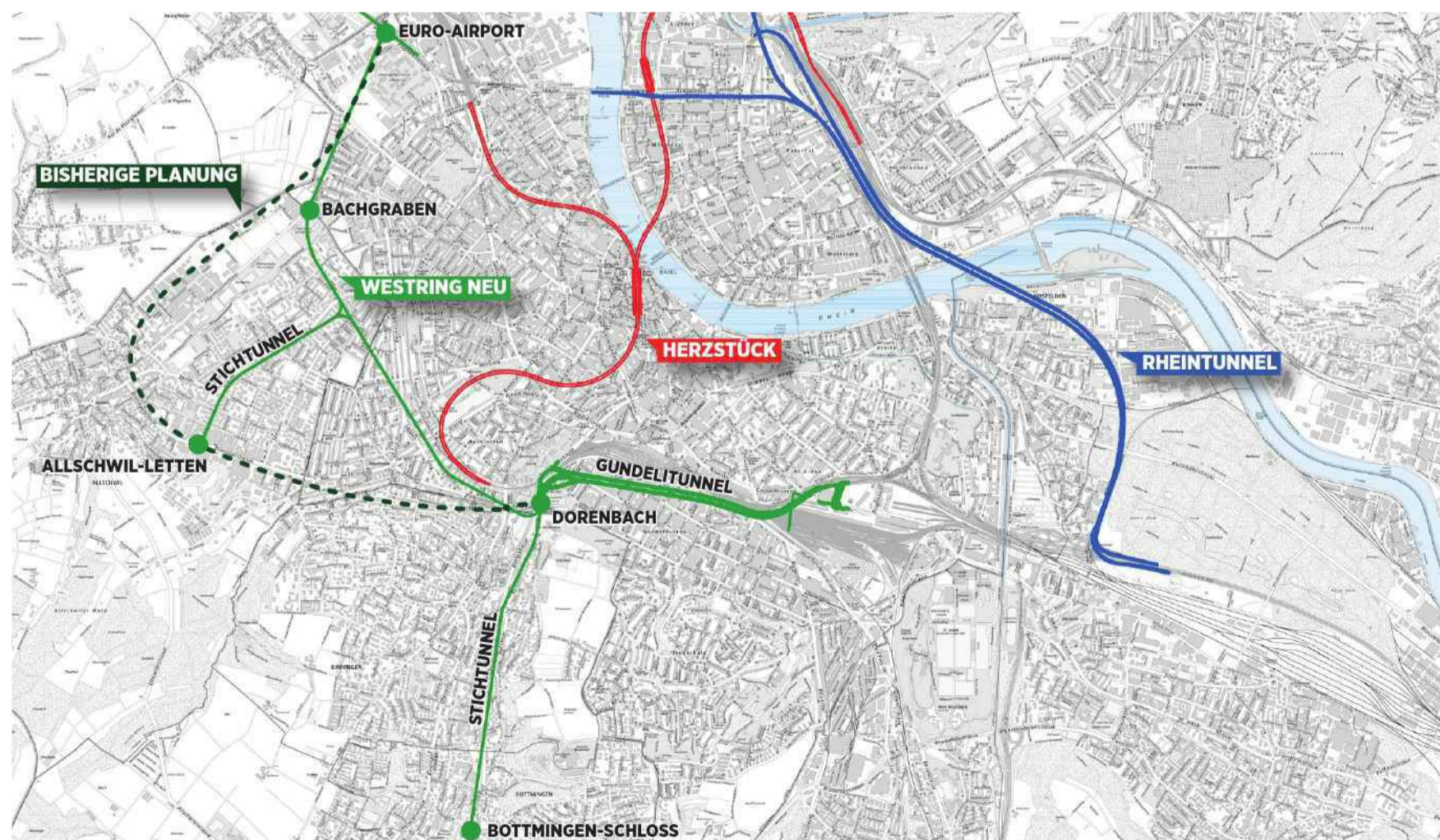


Jürg Röthlisberger: «Im Raum Basel ist der Rheintunnel die gute Lösung.»

so weit kommt, werden wir sehen. Da werden selbstverständlich alle politischen Ebenen mitreden können. Aber Denkverbote wären eine unnötige Selbstbeschränkung. Die Schweiz bewegt sich auf zehn Millionen Einwohner hin. Das hat Auswirkungen auf den Verkehr. Dabei nimmt der Anteil an Freizeitverkehr noch weiter zu. Heisst: Es braucht weitere Infrastruktur. Das müssen wir so weit vorbereiten können, dass die politische Diskussion zumindest faktenbasiert geführt werden kann. In Basel hat das nun eben etwas gedauert. Nun können wir uns aber dranmachen.

Eine Hürde dürfte dabei das kantonale Umweltschutzgesetz sein. Dieses schreibt vor, dass Mehrverkehr auf neuen Hochleistungsstrassen auf dem übrigen Netz kompensiert werden muss. Sind neue Bundesstrassen auf Basler Boden so überhaupt noch denkbar?

Ja, auch wenn die Vorgabe sehr absolut ist. Das zeigt sich etwa bei einem Gundelitunnel: Selbst wenn einzig der Tunnel gebaut würde, würden die Wohnquartiere entlastet. Es muss aber sicher untersucht werden, ob eine grössere Ringlösung nicht besser wäre. Da möchten wir den Studienauftrag ent-



Neben Rheintunnel (blau) und Bahn-Herzstück (rot) planen die beiden Basel bereits an einem dritten Grossprojekt: Entgegen früheren Plänen (grün, gestrichelt) könnte ein unterirdischer Autobahn-Westring nun plötzlich auf Stadtboden entstehen (grün).

GRAFIK/MICHA WERNLI

Mieterverband macht Stunk

Wohnschutz Basler Verband legt ungeduldig einen eigenen Gesetzesentwurf vor

VON ANDREAS SCHWALD

Politisch gesehen ist es im Minimum eine mittelschwere Frechheit, was der basel-städtische Mieterverband da vorlegt: einen eigenen, vollständigen Gesetzesentwurf zur Umsetzung der eigenen Wohnschutz-Initiative, die am 10. Juni vom Volk angenommen wurde und seit 5. Juli als Verfassungsartikel in Kraft getreten ist.

Das «kommentierte Gesetz», wie es der Verband nennt, ist 36 Seiten stark und könne für zwei Franken in Briefmarken bezogen werden. Das Ganze ist allerdings kein Scherz, wie Beat Leuthardt, Co-Geschäftsführer des Mieterverbands Basel-Stadt und Basta-Grossrat, sagt. Für den Verband ist der umfangreiche Papierstapel ein Druckmittel gegenüber dem Kanton, der sich in den Augen des Verbands in dieser Frage zu passiv verhält, weil sich die Regierung zuerst durch eine Arbeitsgruppe eine Auslegeordnung präsentieren lassen will.

Des Mieterverbandes Winkelzug ist allerdings nicht ungeschickt: Wie Leuthardt bereits in der Medienmitteilung zum Paragrafenpaket zugegeben hat, ist Vieles darin kopiert und angepasst worden. Und zwar aus Kantonen, die eine solche Gesetzgebung bereits kennen, wie die Waadt und Genf. Beim Mieterschutz wurden die Basler kreativ - und fixierten gleich ein potenzielles standardisiertes Verfahren zur Fest-

setzung von Mietpreisen. «Dem Verband gehe es jetzt darum, den Druck hochzuhalten: «Das müssen wir, denn der Verfassungsartikel gilt bereits und nach Bundesgericht müsste sich auch die Auslegung der bestehenden Gesetze schon danach richten», sagt Leuthardt.

Überraschung für Kanton

Konfrontiert mit dem Vorwurf des Verschleppens sagt der Basler Kantons- und Stadtentwickler Lukas Ott: «Ich bin überrascht von den Vorwürfen des Mieterverbandes, vor allem in Anbetracht des gegenseitigen Austausches. Zudem verfüge ich über keinerlei Signale, dass das Ganze verschleppt werden soll.» Ott ist diesbezüglich der Projektleiter, er habe bereits am Montag nach der Abstimmung mit dem Mieter-

verband Kontakt aufgenommen. Ebenfalls habe im Juni ein Treffen mit beteiligten Kreisen stattgefunden.

Zum Dokument selbst hält sich Ott bedeckt: «Selbstverständlich steht es allen interessierten Kreisen offen, Vorschläge einzureichen. In diesem Sinne habe ich als Projektleiter mit Interesse von den Vorschlägen des Mieterverbandes Kenntnis genommen.» Im politischen System des Kantons Basel-Stadt sei es aber klar die Aufgabe des Regierungsrates, gestützt auf die Vorarbeit der Verwaltung, Gesetzesvorlagen auszuarbeiten und dem Grossen Rat zur Beschlussfassung zu unterbreiten.

«Selbstverständlich steht es allen interessierten Kreisen offen, Vorschläge einzureichen.»

Lukas Ott Kantonsentwickler Basel-Stadt



BZ-ARCHIV

ZUR PERSON

Jürg Röthlisberger

Seit bald dreieinhalb Jahren leitet der 54-jährige Berner das Bundesamt für Strassen. Jürg Röthlisberger ist gelernter Tiefbauzeichner und liess sich dann zum Bauingenieur HTL und ETH ausbilden. Er arbeitete er für eine Baufirma und ein Ingenieur-Unternehmen, bis er dann zum Bund wechselte. Röthlisberger ist verheiratet und Vater zweier Kinder. Mit dem Auto legt er jährlich rund 50 000 Kilometer zurück.

dauert es noch bis 2035. Wie soll das funktionieren?

Mit den Ausbauten haben wir tatsächlich keine schnellen Antworten. Wir haben bereits verschiedene Massnahmen ergriffen, wie etwa die Umnutzung von Pannestreifen oder die Verlängerung von Ein- und Ausfahrten. Das sind alles Mosaiksteine wie auch die verschiedenen Verkehrsmanagementmassnahmen oder das Rechtsvorbeifahren. Mehr aber ist kurzfristig nicht möglich. Einen positiven Effekt haben wird die vernetzte, automatisierte Mobilität. Dies wird auch zu weniger Unfällen führen, die für einen grossen Teil der Stautunden verantwortlich sind. Viel mehr können wir nicht tun. Deswegen drängen wir auch so auf die Ausbauten. Mit der Tatsache, dass gerade auch die Region Basel wirtschaftlich stark wächst, mit zusätzlicher Ansiedlung von Arbeitsplätzen. Ja, Herrgott, irgendwie muss das auch bei der Verkehrsplanung aufgefangen werden!

Das klingt nicht nach dem grossen Wurf.

Die finnische Stadt Oulu hat radikal ihre Parkplätze unterirdisch an die Peripherie verlegt, mit entsprechenden direkten Umsteigemöglichkeiten von den Hauptverkehrsachsen auf den öv. So etwas könnte im Gebiet Gundeli ebenfalls Sinn machen, doch ist dies ein politischer Entscheid. Hierfür bräuchte es den Mut für aussergewöhnliche Möglichkeiten.

Sie haben jüngst die Idee einer zweistöckigen Autobahn im Abschnitt Dietikon lanciert. Wäre das nicht die Lösung für die A 2 im Raum Basel?

Nein, das denke ich nicht. So eine Lösung macht nur auf ganz kurzen Abschnitten Sinn.

Genau so wie in Basel also.

Nein, in Basel haben wir so was noch nicht auf dem Radar, dort verläuft ja zum Beispiel die Nordtangente schon auf mehreren Etagen, und die dritte unterirdische Etage ist durch Fernwärmeleitungen, Abwasser usw. besetzt. Im Raum Dietikon ist das eine machbare Option, im Raum Basel ist aber der Rheintunnel die gute Lösung. Wo bei anzufügen bleibt, dass jetzt auch im Limmattal nicht schon morgen die Bagger auffahren werden. Vorerst ist das eine Planungsoption. Wir müssen aber unbedingt auch unkonventionell denken und die «klassische Box» verlassen, mindestens gedanklich und planerisch. Ansonsten werden wir ein wichtiges Gut verlieren: verträgliche, sichere und verfügbare Infrastrukturen.

liche prozessualen Möglichkeiten ausgereizt haben. Noch schneller ginge es nur über die Beschneidung von Volksrechten. Die Alternative zu den bisherigen langen Planungs- und Bauzeiten wäre ein äusserst undemokratisches Top-down-Modell. Das demokratische Schweizer Modell verlangt nach einem Mitspracherecht von jedem Betroffenen. Alles andere geht nicht. Entsprechend ist das Gebot aus meiner Sicht, rechtzeitig mit den nötigen Überlegungen und Planungsschritten zu beginnen, damit die politische Ebene faktenbasiert und rechtzeitig entscheiden kann.

Der Entscheid gegen das Denkverbot bezüglich Gundelitunnel-Planung fiel mit Stichtentscheid des Grossratspräsidenten.

Ein Tor ist ein Tor. Wir sind sehr froh um das Resultat.

«Basel wächst gerade auch wirtschaftlich stark, mit zusätzlicher Ansiedlung von Arbeitsplätzen. Ja, Herrgott, irgendwie muss das auch bei der Verkehrsplanung aufgefangen werden!»

Trotzdem, hier hätte ein demokratischer Entscheid beinahe sämtliche Planungen im Ansatz abgewürgt; vermutlich deshalb, weil die Politiker kurzfristige Befindlichkeiten über die von Ihnen angestrebte weitsichtige Planung stellen.

Es steht der Verwaltung nicht zu, politische, vom Volk gewählte Instanzen zu kritisieren. Wäre der Entscheid anders ausgefallen, hätten wir nach einer anderen Lösung gesucht. Wir sind Ingenieure, und das Schmollen über politische Entscheide ist nicht unser Ding. Wir können unsere Projekte nicht gegen den Willen einer Region und der Bevölkerung durchdrücken.

Das Verkehrssystem im Raum Basel ist schon heute überlastet. Bis der Rheintunnel Entlastung bringt,

sprechend anpassen. Derzeit aber verlagert sich der Verkehr eher wegen Überlastung wieder von den Autobahnen weg auf die untergeordneten Netze. Das kann nicht im Sinne des Erfinders und nicht im Interesse der Bevölkerung sein.

Dann braucht es den Westring?

Wir sehen sehr viel Potenzial. Es lohnt sich unserer Meinung nach also auf jeden Fall, das im Detail zu untersuchen. Dabei geht es auch um die Erschliessung von Entwicklungsgebieten wie dem Lysbüchel. Da sind Tausende von neuen Arbeitsplätzen und Wohnungen geplant. Diese müssen auch erschlossen werden, und nur mit dem öv wird das nicht gelingen. Immerhin hat Basel schon heute aus Sicht der Ökologie einen sensationellen Modalsplit. Dennoch: Der Bahnanteil im Personenverkehr beträgt selbst in der Schweiz lediglich 16 Prozent. Das ist nun mal ein Fakt. Deshalb hätte die Lösung mit einem Gundelitunnel grosses Potenzial, erst recht in Anbetracht der in 20 bis 25 Jahren anstehenden Total-sanierung der Nordtangente.

Das müssen Sie präzisieren.

Dieses Problem liegt mir auf dem Magen, obschon ich diese Sanierung nicht mehr im Amt erleben werde. Stand jetzt müssten wir für eine Totalsanierung der Nordtangente «das Loch dichtmachen», also über Jahre unter einer Totalsperrung arbeiten. Das ist für den Raum Basel schlicht nicht vorstellbar, darum müssen wir bis dahin eine Alternative anbieten können, sonst kommt es zum Verkehrskollaps. Bis dahin können wir uns mit punktuellen Sanierungen über Wasser halten, auch mit Nacht- und Wochenendarbeit.

Sie sagen es. Jedes Strassenbauprojekt dauert eine Ewigkeit. Gibt es wirklich keine Möglichkeit der Beschleunigung?

In den vergangenen 20 Jahren habe ich mindestens fünf interne Arbeitsgruppen erlebt, die sich alle mit der Frage nach Möglichkeiten der Beschleunigung auseinandergesetzt haben. Sie können mir glauben, dass wir da inzwischen sämt-