

Die Wiedergeburt des City-Rings

FDP-Politiker Daniel Seiler fordert zusätzlich zum Rheintunnel auch eine Süd-Tangente zur Verkehrsentslastung

Von Mischa Hauswirth

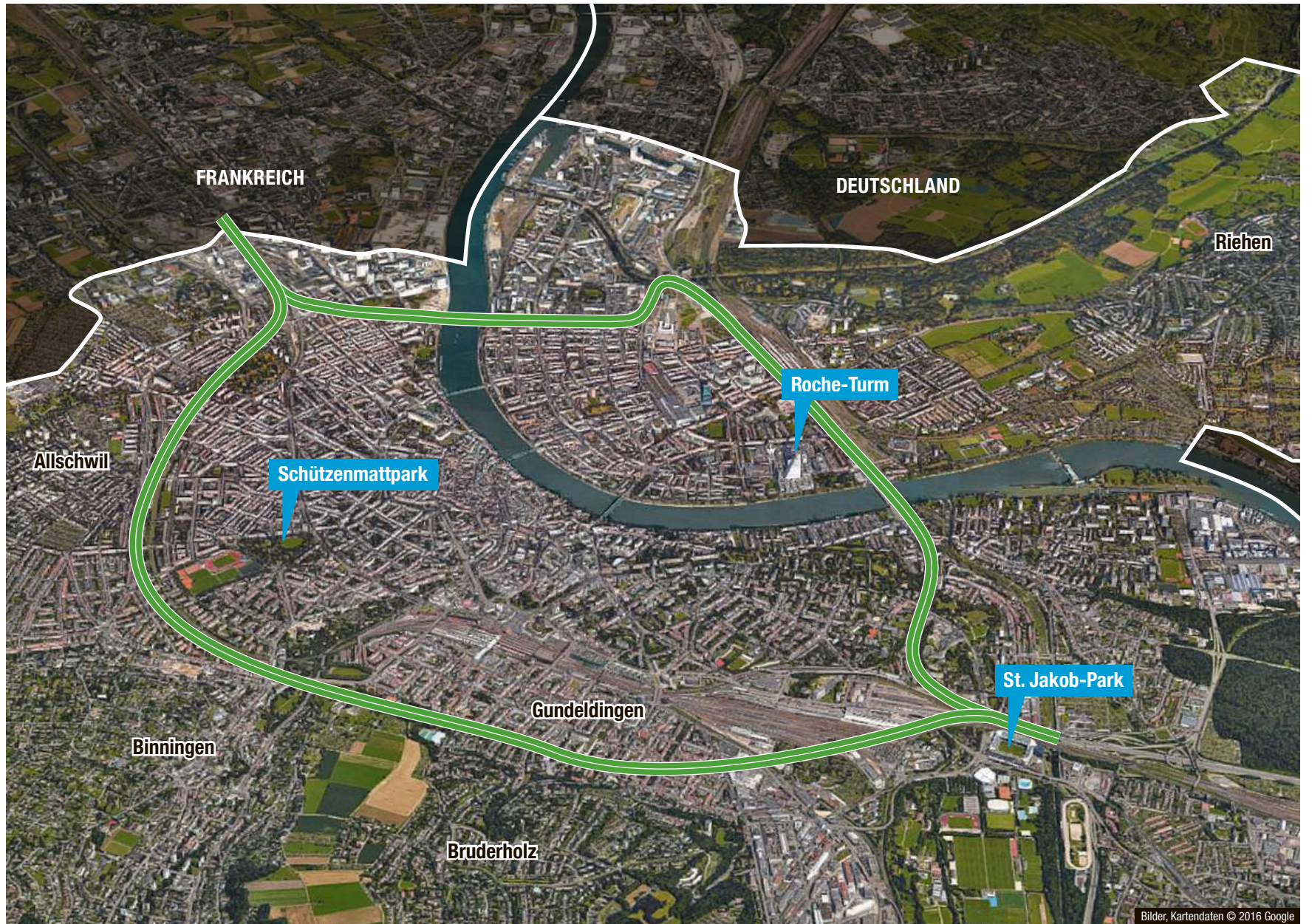
Basel. Wenn heute die FDP Basel-Stadt ihre Wahlkampfthemen vorstellt, wird etwas kaum erwähnt oder nur am Rande zur Sprache kommen: die Haltung zur angeblichen Osttangente-Lösung von Verkehrsdirektor Hans-Peter Wessels (SP) mit dem 1,4 Milliarden teuren Rheintunnel. Diese Massnahme reiche nicht, um das Verkehrsaufkommen zu bewältigen, und dauere viel zu lange, sagt Daniel Seiler, Vize-Präsident der FDP Basel-Stadt. Das Projekt bedeute für Basel und die nahe Agglomeration weitere 21 Jahre Ist-Zustand. «Es wäre an der Zeit, sich Lösungen zu überlegen, die in der Zukunft wirklich Bestand haben, Massnahmen, die dem zu erwartenden Verkehrswachstum gerecht werden. Dazu müsste sich der Verkehrsdirektor aber mit den Baselbietern an einen Tisch setzen», sagt Seiler.

Konkret spricht der Kleinbasler Politiker eine Südumfahrung an, und zwar als Ergänzung zum Rheintunnel. Über eine solche Route, die weitgehend durch einen Tunnel von Höhe St. Jakob bis vor Frankreich und dort in die A35 einmünden würde, könnte ein Grossteil des Transit- und Grenzgängerverkehrs ins Elsass geleitet werden. «Es ist doch seltsam, dass wir diese Fahrzeuge in Basel über zwei Rheinbrücken nach Frankreich führen», sagt Seiler und wirft damit die Frage auf, ob die Nordtangente tatsächlich ein geschickter Schachzug gegen den Verkehrszuwachs gewesen war, auch wenn der Tunnel natürlich der Bevölkerung Entlastung gebracht hat. Ihre volle Entfaltung erreiche die Nordtangente nur, wenn sie zusammen mit einer Südumfahrung den Autobahnring vervollständigt, sagt Seiler. Der Erfolg der West-Umfahrung von Zürich zeige deutlich, welche Lebensqualität durch eine solche Verkehrskanalisation erfolge.

Verkehr wird stark wachsen

Die Idee einer Südumfahrung ist nicht neu. Sie stammt aus der Zeit Ende der 1970er-Jahre, war bislang aber chancenlos. Doch das täglich wachsende Verkehrsproblem könnte womöglich ein Umdenken in der Bevölkerung und bei der Mehrheit der Politiker herbeiführen. Noch nie in der Vergangenheit war die Stausituation so massiv wie heute, und Lösungen können nur unter Einbezug aller regional Beteiligten zustandekommen.

Eines ist gewiss: Der Verkehr wird weiter jährlich wachsen. Gemäss allen Verkehrsprognosen – auch jener des Bau- und Verkehrsdepartements – wird sich die Situation entlang zuspitzen. Das BVD schrieb am vergangenen Montag dazu: «Basel wächst – sowohl die Zahl der Arbeitsplätze als auch jene



Mehr Verkehrsfluss. Ein Tunnel als Südtangente (Linie unten) würde die Nord-Süd-Achse sowie Basler Quartiere entlasten, sagt FDP-Politiker Daniel Seiler. Grafik M. Müller

der Einwohnerinnen und Einwohner steigt. Ohne entsprechende Massnahmen wird sich auch auf der Osttangente ein gravierender Verkehrsengpass entwickeln.»

Der Engpass ist längst Alltag. Sei es wegen der Berufspendler aus Deutschland und Frankreich, sei es wegen der Touristen, die auf der Nord-Süd-Achse unterwegs sind. Bedingt durch die Dauerverkehrsüberlastung kommt es zu hohem Verkehrsaufkommen in den Quartieren durch Ausweichverkehr. Verkehrsberuhigungsmassnahmen sowie Parkplatzabbau sind im besten Fall ein Tropfen auf den heissen Stein. Das Hauptproblem ist die Situation auf der Autobahn.

Seiler hält deshalb für wenig wahrscheinlich, dass «der geplante Rheintunnel zwischen der Verzweigung Haggenau und der Nordtangente den Engpass beseitigen» wird, wie das BVD in Aus-

sicht stellt. «Vor allem dürfte die lange Planungs- und Bauzeit sich noch lange negativ auf Basel und die Wohnqualität in den Quartieren auswirken.» Zudem könne niemand voraussagen, ob das, was Bund und Kanton als Massnahme vorhaben, tatsächlich nützen wird. Der Rheintunnel könnte bereits am Limit angelangt sein, bevor er überhaupt fertig gebaut ist, erklärt Seiler. Jedenfalls arbeite die Zeit gegen die Planer.

Eine Lösung, die keine ist

BVD und das Bundesamt für Strassen (Astra) gehen von einer Bauzeit von acht Jahren für den Rheintunnel aus – Baubeginn frühestens 2029. Sie wollen ausserdem ab 2018 sieben Jahre lang die Osttangente sanieren. Das wird nicht nur die Stausituation auf der Transitachse verschärfen, auch die Quartiere werden weiter belastet. Nur am Rande sei bemerkt, dass bedingt

durch die BVB-Gleissanierungsarbeiten an der Aeusseren Baselstrasse in Riehen und Sanierungsarbeiten am Ende der Zollfreistrasse weitere Stauquellen entstehen. «Was uns da als Lösung verkauft wird, ist gar keine», sagt Seiler. «Basel läuft auf einen Verkehrskollaps zu, und die Regierung scheint keine Gegenmassnahmen zu haben.»

Für Seiler ist auch unverständlich, dass sich die Lärmschutzmassnahmen weiter verzögern und das BVD anscheinend eine Überdachung der Osttangente bereits verworfen hat. «Schwamendingen bekommt einen Deckel auf die Autobahn – wohlgerneht auf eine Autobahn, die deutlich weniger Verkehr als Basel zu bewältigen hat», weiss Seiler.

Eine Südtangente wäre für den FDP-Vizepräsidenten eine echte Chance, einen gewichtigen Teil von dem Nadelöhr Osttangente wegzubringen, die heute schon bis zu 150 000 Fahrzeuge

täglich schlucken muss. «Nicht nur, dass es rascher Lösungsmodelle braucht, sondern sie müssten unbedingt auch überregional sein», sagt Seiler. «Unsere Regierung sollte sich rasch mit jener des Kantons Basel-Landschaft an einen Tisch setzen und einen umfassenden Plan präsentieren, was alles möglich wäre.»

Dazu gehöre auch die Diskussion, wie beispielsweise der Verkehr der Berufspendler reduziert beziehungsweise verflüssigt werden könnte. Die Steigerung der Homeoffice-Möglichkeit sei ebenso entscheidend wie das Fördern von Teilzeitarbeit. Die Regierung könnte hier ein wenig aktiver sein. Seiler sagt, dass es an der Zeit sei, dass Deutschland bezüglich A98 entgegenkomme und bei Rheinfelden den Abzweiger für den Transitverkehr nach Deutschland öffnete. Heute ist diese Umfahrung von Basel weder signalisiert noch in den Navigationsgeräten aufgeführt.

Zum Fahrplan für die Sanierung der Osttangente

Unendliche Nachwehen eines unsäglichen Fehlentscheids

Von Oswald Inglin

Das Positive vorweg: Eine Sanierung der Osttangente durch eine Erweiterung der Fahrbahnen ist endgültig vom Tisch. Und: Die Regierung, so liess sie an einer Info-Veranstaltung verlauten, ist bereit, Geld in die Hand zu nehmen, um zusätzlich zu den vorgeschriebenen Lärmschutzmassnahmen weitergehende Vorkehrungen zu finanzieren.

Für die meisten der rund hundert Zuhörenden – fast alle von ihnen vom Lärm der Osttangente direkt betroffene Anwohnende – war dies zu wenig der guten Nachrichten. Und sie liessen ihrer Enttäuschung und ihrem Unmut in ihren Voten auch freien Lauf.

Blick zurück: 2008 wurde bekannt, dass das Bundesamt für Strassen (Astra) zusammen mit der Basler Regierung die Erweiterung der Fahrbahnen der Osttangente auf zwei mal drei Spuren als die beste von 16 möglichen Varianten zur Beseitigung des Engpasses der N2 im Raum der Osttangente erachtete.

Sofort formierte sich bei den Anwohnenden grosser Widerstand. Im oberen Kleinbasel und in der Breite

wurden zwei Interessengemeinschaften gegen diesen Ausbau gegründet, die starken Zulauf erhielten. Ein vorläufiger Höhepunkt war 2011 die Übergabe einer Petition mit 11 000 Unterschriften an Bundesrätin Leuthard in Bern, die Osttangente mit einer Tunnelösung zu sanieren. Gleichzeitig forderten sie, dass die längst fälligen Lärmschutzmassnahmen sofort an die Hand genommen werden, würde doch eine Beseitigung dieses Übels mit einem Tunnel erst nach dessen Fertigstellung im Jahre 2035 Tatsache. 2014 stellte sich ein erster Erfolg ein: Das Astra war bereit, eine Tunnelvariante zu prüfen.

Was nun an der Veranstaltung nicht verstanden wurde, ist, dass erst jetzt ein Fahrplan für die Lärmsanierung vorgelegt wurde und dass diese Massnahmen frühestens 2023 baulich umgesetzt werden können.

Tatsache ist, dass bereits 2005 das Amt für Umwelt und Energie (AUE) beim Astra eine Lärmsanierung der Osttangente einforderte, also noch vor der Idee der «Strukturverbesserung Osttangente» (Stot) mit mehr Fahrbahnen.

Tatsache ist, dass das AUE den beiden Interessengemeinschaften 2010 schriftlich bestätigte, dass die Lärmwerte erheblich über den Grenzwerten liegen.

Tatsache ist, dass die Osttangente trotz der Vorgabe der Lärmschutzverordnung Art. 17 Ziff. 4 lit. a nicht bis zum Jahre 2015 saniert worden ist.

Es ist unverständlich, dass erst jetzt ein Fahrplan für die Lärmsanierung vorliegt.

Tatsache ist, dass die Anwohnenden nun seit der Feststellung des Missstandes im Jahre 2005 schon elf Jahre dem Lärm ausgesetzt sind und für weitere mindestens sieben Jahre dem Lärm ausgesetzt sein werden, dies bei einer eindeutigen Rechtslage in Bezug auf unmittelbaren Handlungsbedarf.

Die Frage stellt sich, ob der Kanton nicht forscher vis-à-vis dem Astra auftreten könnte – dies allenfalls sogar gerichtlich belangen könnte, ist der jetzige Zustand doch eindeutig nicht

gesetzeskonform. Zudem darf man nicht vergessen, dass 1964 der Bund die Osttangente nicht durch die Stadt führen wollte, die Regierung und das Parlament aber darauf bestanden. Die Hoffnung bestand offensichtlich, dass holländische Touristen ihr Auto und ihren Wohnwagen am Badischen Bahnhof parkieren und dann in der Stadt einkaufen und essen gehen. Man muss sich dies einmal vorstellen. Eine Petition des Quartiers mit 20 000 Unterschriften brachte die Stadt nicht davon ab, und die Osttangente wurde gebaut.

Regierung in die Pflicht nehmen

Meines Erachtens ist die Regierung für diesen Fehlentscheid ihrer Vorgänger in die Pflicht zu nehmen, und sie sollte das Möglichste tun, dass noch vor 2023 zumindest kleinere Lärmschutzmassnahmen getroffen werden – zum Beispiel das Weiterführen bestehender Lärmschutzwände und somit das Schliessen von Lücken, Ersatz der geraden Wände durch auskragende, lärm-schluckendere Modelle.

Am 14. September werden die beiden Interessengemeinschaften eine Petition mit über 3000 Unterschriften

dem Grossen Rat übergeben. Sie fordert einmal mehr kurzfristig umsetzbare, wirksamere bauliche Lärmschutzmassnahmen sowie die vollständige Einhausung bei der Breite und eine Eindeckung im Gellert.

Dass solche Aktionen der betroffenen Bevölkerung etwas bewirken können, zeigt das Beispiel des Umschwenkens der Regierung von einer Erweiterung der Fahrstreifen hin zu einer Tunnelösung. Wenn auch die Regierung für sich in Anspruch nimmt, «sie» hätte dies dem Astra vorgeschlagen, so ist doch klar, dass ohne Protest der Breite und des oberen Kleinbasel so etwas undenkbar gewesen wäre. In diesem Sinne hoffen zumindest 3000 Unterzeichnende, dass endlich auch kurzfristige Lärmschutzmassnahmen an die Hand genommen werden.



Oswald Inglin, Grossrat CVP.