

Frage des Tages

Braucht die Region Basel einen Westring?

Das Projekt soll die Hauptverkehrsachsen im Grossraum Basel entlasten. Kritiker befürchten mehr Autoverkehr. www.baz.ch

Das Ergebnis der Frage von gestern:

Sind Mischzonen für Passanten sicher genug?



Der Westring – die Lehre aus dem Unfall

Warum die Kantonsingenieure neue Kapazitäten auf den Strassen als gesellschaftliches Bedürfnis postulieren

Von Daniel Wahl

Basel/Liestal. Das Datum «14. März 2018» hat sich ins Gedächtnis des Baslerbieter Kantonsingenieurs Drangu Sehu eingebrannt wie das Brandzeichen in ein Rindsfell. Vor fast zehn Monaten kippte ein mit Methanol beladener Lastwagen auf der Autobahn vor dem Knoten Hagnau, weil ihn ein Autofahrer dreist überholt und ihm den Weg abgeschnitten hatte. Nichts ging mehr in der Region, bis in die Nacht. Kein Krankenwagen kam auf den betroffenen Achsen vorwärts, die BLT-Busse und selbst die VVB-Trams am Aeschenplatz in Basel standen still.

Der Unfall führte die Verletzlichkeit unserer Infrastruktur erbarmungslos vor Augen. Schon ein Jahr zuvor brachte ein Unfall die Region zum Stillstand: Im Juni 2017 brannte auf Höhe Breite ein holländischer Lastwagen, der Schuhkartons geladen hatte. Am anderen Ende der Stadt, beim EuroAirport, standen die Autos im Stau; Reisende verpassten ihre Flüge. «Verletzlichkeit der Infrastruktur» – in der Sprache der Ingenieure wird dies unter dem Begriff «Betriebs- und Unterhaltsfähigkeit» subsumiert.

Verkehrstechnisch im Hintertreffen

Die Ereignisse waren für Kantonsingenieur Drangu Sehu die Initialzündung, über «Betriebs- und Unterhaltsfähigkeit» nachzudenken, um sogar rechnerisch zu belegen, dass das System in der Nordwestschweiz hoffnungslos überfordert ist. Nicht nur, weil die Region Basel selbst im ÖV-Bereich ins Hintertreffen geraten ist. Seit dem Bau des Adlertunnels Pratteln wurde nämlich kein erweiterndes Infrastrukturprojekt mehr realisiert. Und im 21. Jahrhundert hat Basel noch immer keine S-Bahn, die diesen Namen verdient hätte. «In S-Bahn» umbenannte Bummelzüge sind das», stellt Sehu nüchtern fest.

Massivste Defizite, so zeigen die Daten, gibt es auch auf der Seite der Strasseninfrastruktur: «Wie lösen wir das Problem, wenn wir in 25 Jahren die Nordtangente sanieren müssen?», bemerkt Sehu beispielsweise. In den sparsam gebauten Tunneln und Brücken existieren keine Pannestreifen, um während Grossbaustellen eine Gegenfahrbahn zu installieren. Es sind schlicht keine Reserven, keine Redundanzen, vorhanden. Doch die Sanierung der Nordtangente kommt wie das Amen in der Kirche; der Verkehr müsste wie zu Zeiten vor dem Bau der Nordtangente ins St.-Johann-Quartier umgeleitet werden, das damals so düster war wie das Stadtzentrum von Madrid, als es dort noch keine Ringautobahnen gab.

Sollen die Basler Wohnquartiere wieder stockende Kolonnen erleben? Gerade sie durften nach dem Bau der Nordtangente eine beispiellose Aufwertung erleben, gerade weil eine neue Autobahn – eine von der fundamental-oppositionellen linken Seite so ver-

teufelte neue Strasse – unter Regierungsrat Christoph Stutz doch noch unterirdisch realisiert werden konnte.

Drangu Sehu brachte seinen Basler Kollegen Roger Reinauer vom Baudepartement mit an den Tisch. Zusammen kamen sie von der Idee weg, den längst beschlossenen und vom Bundesparlament im Jahr 2017 bestätigten Gundelitunnel «isoliert zu denken» oder bloss den «Zubringer Bachgraben» zu planen, der nur doppelspurig wie ein Eggfluhntunnel ohne Pannestreifen und ein Schönthalntunnel geführt werden sollte. Eine vierspurige Strasse mit Reserve müsste es im Westen von Basel geben. Vielleicht könnte der Zubringer Allschwil ein Teil dieses Westrings werden? Jedenfalls sollte er «aufwärtskompatibel» – also in den Westring integrierbar – gebaut werden, sind Sehu und Reinauer überzeugt.

Eckwerte, die sie zu solchem Denken mit Langzeitperspektive verleitet haben, lauten:

- So lange es Menschen gibt, besteht ein Bedürfnis, Menschen und ihre Güter zu transportieren. «Das zeigt sich seit die Römer Strassen bauen.» Ohne Bevölkerungsrückgang gibt es nie weniger Verkehr.
- Transportmittel brauchen Platz, brauchen Strassen, ob sie mit Verbrennungsmotor oder elektrisch betrieben sind, ob sie öffentlich oder privat sind.
- Die Lebens- und Wohnqualität in den Dörfern und Quartieren unserer Region kann gesteigert werden, wenn der Verkehr über Hochleistungsstrassen abgeführt und sich nicht lange durch die Quartiere kämpfen muss.
- Ein System soll Verlässlichkeit bringen – nicht so wie heute, wo die Reisezeit, von A nach B zu gelangen, zur Lotterie geworden ist. Verlässlichkeit steigert die Standortattraktivität in einem globalisierten Umfeld.

Mit ihrer Idee eines Westrings – auch wenn noch nicht klar ist, ob er auf dem Trasse des angedachten Gundelitunnels und dem Zubringer Bachgraben geführt werden soll, oder ob er weiter im Süden gefasst werden sollte – haben die beiden Ingenieure die Regierungen gewonnen. Insbesondere auch den Basler Regierungsrat Hans-Peter Wessels, der nun gegen Planungs- und Denkverbote (siehe Kasten) aus seinen eigenen Reihen ankämpft und für einen Westring lobbyieren will, wie er in der Hauszeitung des Gewerbeverbands *kmu news* durchblicken lässt. Der grosse Verdienst der beiden Ingenieure: Sie haben auch das Bundesamt für Strassen (Astra) von der Notwendigkeit eines Westrings überzeugen können. Drei Players ziehen nun am selben Strang; das Astra ist offenbar bereit, Gelder zur Verfügung zu stellen.

Rheintunnel verstärkt Probleme

Sehu und Reinauer sind nicht die Ersten, die einen Westring, «eine Tan-



Verkehrstrauma auf der A2. Nichts ging mehr, als im März 2018 ein mit Methanol beladener Lastwagen kippte. Foto Keystone

gentiale», um Basel fordern. Einen anderen, nicht minder wichtigen Ansatz brachte der Raumplaner und Architekt Raoul Rosenmund aus Liestal ins Spiel. Er kritisierte das bis im vergangenen Sommer gepriesene Konzept eines Korridors durch Basel mit dem Rheintunnel als «die Lösung».

Ausgehend vom Gedanken, dass Verkehrsbeziehungen nur dort Beziehungen schaffen, wo Menschen anhalten und umsteigen können, erkannte er, dass mit dem Rheintunnel weiterhin nur der Osten von Basel gestärkt wird, während man im Grunde genommen im Westen, im «Bio Valley von Allschwil» Arbeitsplätze schaffen möchte. Das stellt einen raumplanerischen Widerspruch dar. «Der Korridor ist in dieser einseitigen Form nicht in der Lage, die Probleme der Gegenwart und der Zukunft für die Region und Baselland im Speziellen zu lösen», schrieb Rosenmund, der sich darüber hinaus Gedanken gemacht hatte, ob sich das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung bloss durch intelligente Verkehrssteuerung beheben liesse. Es «reicht nicht», kam er zum Schluss.

Weg des geringsten Widerstands

Verkehr verhält sich wie Wasser, er sucht den Weg des geringsten Widerstands. Das wäre künftig die Osttangente, die dank des Rheintunnels erweiterte Kapazitäten erhält. Die Folge: Mehr Autos werden von diesem Ost-Korridor aus quer durch die Stadtquartiere, durch Rotlichtwälder und über Kreuzungen den Weg zum Ziel im Westen suchen, wo übrigens Tausende von neuen Arbeitsplätzen entstehen sollten. Oder in umgekehrter Richtung Salina Raurica. Basel drohe zu ersticken, prophezeit Rosenmund: «Die Fehlentwicklung wurde nicht entdeckt, weil der Fokus nicht bei der Ent-



Treibende Kraft. Die missliche Verkehrssituation in der Region bereitet ihm ruhlose Nächte: Baselbieter Kantonsingenieur Drangu Sehu. Foto Daniel Wahl

wicklung der Region lag, sondern beim Ausbau des ÖV und der vorwiegenden Entwicklung städtischer Räume.»

Mit dem Ansatz des Westrings von Sehu und Reinauer zusammen mit der Regierung könnte diese Fehlentwicklung korrigiert werden. Erst die neue Tangentiale werde es möglich machen, eine Sanierung der Nordtangente in Angriff zu nehmen, ohne die Wohnquartiere übermässig belasten zu müssen.

Die Planung der Planung

Der Gedanke eines Westrings lässt auch die Frage aufkommen, ob damit der Rheintunnel nicht gleich überflüssig gemacht werde? «Nein», meint Sehu. Der Westring löse das grosse Stau-Problem beim Autobahnknoten Hagnau nicht, die historisch gewachsene Hauptschlagader der Schweiz. Dem Wachstum auf dieser Achse und beim Knoten Hagnau könne nur mit dem Rheintunnel begegnet werden.

Den Zeitpunkt dazu, gerade jetzt die Verkehrsplanung anzustossen, halte er für günstig. «Entweder schaffen wir es jetzt oder nie», sagt Sehu nach einigen schlaflosen Nächten, in denen ihn dieses Grossprojekt so bewegt hat.

Und diese Ideen setzen die Agenda der Verkehrsplanung neu. Die Grundlagen, um eine Machbarkeitsstudie oder eine Raumwirksamkeitsstudie in Auftrag geben zu können, sollten gemäss Sehu bis im Sommer vorliegen – oder um es mit seinen Worten zu beschreiben: «Wir werden in dieser Ursuppe der Gedanken kräftig rühren.» Separat und «aufwärtskompatibel», damit er gegebenenfalls in einen Westring integrierbar ist, wird die Planung «Zubringer Bachgraben» bis im Sommer den Regierungen vorgelegt werden können. Und schliesslich schätzt Sehu, dass der Rheintunnel bis 2035 dem Verkehr übergeben werden kann. In diesen Langzeitperspektiven plant er.



Korridor versus Ring. Die Karte von Basel (links) zeigt die stauanfällige Korridorlösung. Die grosse Aufwertung der früher düsteren und abgaskeswängerten Hauptstadt Spaniens, Madrid, erfolgte, als man Autobahnringe baute. Sie entlasteten das Zentrum.



Linke fordert Westring-Planungsverbot

Basel. SP-, Grüne- und GLP-Politiker, wie die Grossräte Danièle Kaufmann, Thomas Grossenbacher, Tonja Zürcher oder David Wüest-Rudin, wollen das akute Stauproblem um Basel nicht gelöst haben. Sie fordern den Regierungsrat auf, sich verbindlich im Rahmen eines Moratoriums gegen die Planung des Westrings, «auch unterirdisch», einzusetzen – wenn möglich die nächsten zehn Jahre, oder sicher bis die Finanzierung des Schienenprojekts «Herzstück» gesichert ist und die Elektromobile einen Marktanteil von 50 Prozent haben. Die Linke geht davon aus, dass das individuelle Mobilitätsbedürfnis abnimmt, und argumentiert, eine Stadtautobahn würde zusätzlichen Autoverkehr schaffen. Die Motion wird kommenden Mittwoch im Grossen Rat behandelt. wah