

Beide Basel müssten zusammenspannen

Strassenverkehr Die Handelskammer fordert ein funktionales Netz an Hochleistungsstrassen und für dessen Planung eine bikantonale Organisation.

VON DANIEL HALLER

«Zeitweise steht die ganze Region still», kritisierte Martin Dätwyler die Staulage auf den Autobahnen und Schnellstrassen der Region Basel. «Die Nordwestschweiz hinkt bezüglich Planung 10 bis 15 Jahre hinterher», erklärte der stellvertretende Direktor der Handelskammer beider Basel (HKBB) an deren Jahres-Medienkonferenz. So habe man in Zürich Ringautobahnen, die man bereits am Ausbauen sei, während man in Basel erst ein paar Striche als Ideen auf der Karte hat. Diesen Zustand führte er auf das «zu wenig koordinierte und strukturierte Vorgehen der beiden Kantone Baselland und Basel-Stadt» zurück. Darunter leide die Erreichbarkeit und somit die Standortqualität.

Um erstens aus den Strich-Ideen konkrete Projekte zu entwickeln und für deren Finanzierung zu sorgen, forderte Dätwyler ein strategisches Entwicklungsprogramm

(STEP) für die Hochleistungsstrassen in der Region. Dafür müsse zweitens eine bikantonale Organisationsstruktur geschaffen werden, welche die Planung zwischen den beiden Kantonen und dem Bundesamt für Strassen (Astra) koordiniert. Dazu werde Heiner Vischer im Grosse Rat Basel und Rolf Richterich im Baselbieter Landrat gleichlautende Interpellationen einreichen. Als Kern dieser bikantonalen Struktur schlägt die HKBB Agglo Basel vor.

«Man muss offen denken»

Im Kern geht es beim gewünschten «funktionalen und leistungsstarken Netz» um einen Autobahnring um Basel, der sich zusammensetzt aus dem Zubringer und der Umfahrung Allschwil, dem Gundelitunnel sowie den bestehenden Autobahnabschnitten im Osten und Norden. Hinzu kommt der Ausbau der Knoten und des Autobahnabschnitts Hagnau-Augst sowie der Rheintunnel zur Entlastung der Osttangente. Ergänzend müsste an der Peripherie der H18-Anschluss Aesch-Therwil gebaut werden, die Engpassbeseitigung Angenstein und die Umfahrung Liestal der H 2. Kostenpunkt für das ganze Paket: 3,2 Milliarden Franken.

Als «sehr anspruchsvoll» bezeichnete Dätwyler die Finanzierung. Dafür müsse

«Die Nordwestschweiz hinkt bezüglich Planung der Hochleistungsstrassen 10 bis 15 Jahre hinterher.»

Martin Dätwyler Stv. Direktor Handelskammer beider Basel

man einerseits via Agglomerationsprogramm Bundesmittel reinholen. Doch auch die Kantone würden namhafte Beträge aufbringen müssen. Dafür werde im Baselbiet eine Spezialfinanzierung erforderlich sein. Das bei der H2 angewandte Modell einer zeitweiligen Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer werde nur für eines der genannten Projekte reichen. Wie der Rest zu finanzieren sei, ist auch der Handelskammer noch nicht klar: «Da muss man verschiedene Quellen anzapfen und offen denken», erklärte Dätwyler. Er verwies auch darauf, dass in Bundesbern der Netzbeschluss erneut diskutiert werde, der Kantone wie Baselland massiv entlasten würde.

Rundumschlag

Daneben setzte die HKBB zu einer wirtschaftspolitischen Tour d'Horizon an: Direktor Franz Saladin wiederholte die Ablehnung des Baselbieter Energiegesetzes – wegen der Steuer auf nicht erneuerbaren Energien und weil Unternehmen von dieser Abgabe nur befreit werden, wenn sie Effizienzmassnahmen nachweisen. Saladin zieht Freiwilligkeit vor. Weiter lehnt die HKBB die Erbschaftssteuervorlage ab, über die am 14. Juni abgestimmt wird. Hingegen lobt sie den Vorschlag des Bundesrats zur Unternehmenssteuerreform.