

Der Widerstand hat sich ausbezahlt

Grosse Freude über die Tunnelvariante – grosse Sorgen um deren Finanzierung

Von Nadine A. Brügger

Basel. Basel darf unten durch. Darüber, dass sich beim Ausbau der Osttangente die um einiges teurere Tunnelvariante durchsetzen konnte, ist man allerseits erfreut. «Die unterirdische Variante erachten wir als sehr funktionale Variante, die sich gut ins bereits bestehende Autobahnnetz integrieren lässt. Der Rheintunnel bringt eine echte Kapazitätserweiterung», sagt Martin Dätwyler, stellvertretender Direktor der Handelskammer beider Basel.

«Das ist ein glücklicher Tag für Basel!», jubelt Heiner Vischer, LDP-Grossrat. «Ich bin froh, kommt jetzt die Tunnelvariante», sagt auch Bruno Jagher, SVP-Grossrat. Bei der CVP ist man ebenfalls mehr als zufrieden mit dem Vorschlag aus Bern: «Das ist die beste Lösung. Je mehr unten durch geht, desto besser.» Und auch die SP ist mit im Boot: «Das ist aus unserer Sicht eine prüfenswerte Lösung», sagt Jörg Vitelli. Sogar Christophe Haller, FDP-Grossrat und Präsident des TCS beider Basel, der die Tunnelvariante erst kritisch betrachtete, befürwortet nun den Vorschlag aus Bern: «Ich war skeptisch, weil ich befürchtet habe, dass die Tunnelvariante länger dauern würde. Das ist wirtschaftlich schädlich.» Da nun aber Bern selber die unterirdische Lösung vorgeschlagen habe, stehe einem baldigen Beginn der konkreten Planung nichts mehr im Weg, das sei das Wichtigste.

Bald mit Bauen beginnen

Man müsse bald mit Bauen beginnen, «die Lage wird sich nur noch verschärfen, und die Bauzeit wird für die Anwohner hart, die Zeit bis 2030 wird mit einem hohen Leidensdruck verbunden sein», sagt CVP-Grossrat Oswald Inglin. Dass man in Basel trotz Wider-



Ab in den Tunnel. Die Tunnellösung macht Basler Politiker glücklich. Foto M. Regenass

stand aus Bern zusammenhielt, hat sich ausgezahlt: «Wir können stolz darauf sein, dass wir in Bern interveniert haben», sagt Vischer. «Hätte Hans-Peter Wessels das Basler Anliegen nicht so klar in Bern vertreten, würde jetzt kein Vorschlag zur Tunnelvariante vorliegen, sondern an einer oberirdischen Lösung gebaut», ist Vischer überzeugt. Doch noch liege auf dem Tisch kein fertiges Projekt, sondern nur ein Vorschlag, der auszuarbeiten ist, betonen die Politiker. «Was passiert mit den Abgasen aus dem Tunnel? Werden sie gefiltert?», fragt Vischer. Ausserdem stehen Sanierungen an, besonders die aktuelle Lärmschutzsituation lässt laut Inglin und Vitelli zu wünschen übrig. Ob auch diese Problematik nun endlich an die Hand genommen werde oder wie bis anhin weitergeschoben werde, bleibe abzuwarten. In ihrer Medienmitteilung betont die FDP,

dass die Entlastungsmassnahmen für die Anwohner noch ungeklärt seien. Dass «die Umfahrung über die A98 ganz ausgelassen wurde», versteht Haller nicht. «Das wäre kurzfristig die beste Lösung, um den Abschnitt zu entlasten.» Auch die «Kostenaufteilung zwischen Bund und Kanton» bleibe weiterhin unklar.

Es fehlt das Geld

Die Freude kennt – jetzt wo der Kampf gewonnen ist und die Kosten auch tatsächlich anfallen werden – ihre Grenzen. «Wir müssen auch aufs Geld schauen und können nicht immer alles rauswerfen. Die Tunnelvariante ist ja schon die teurere Lösung», sagt SVP-Grossrat Bruno Jagher. Jetzt kommt der Tunnel, darüber freut man sich. Doch mit ihm machen sich auch die Geldsorgen auf nach Basel: Die Finanzierung

des Mammut-Projekts bleibt Thema weiterer Verhandlungen. Kaum ist es präsentiert, sind alle Beteiligten darauf bedacht, für sich die günstigste Ausgangslage zu schaffen. Der Stadtkanton geht davon aus, dass der Bund zahlt, schliesslich handelt es sich um eine Nationalstrasse. Von dieser Seite befürchtet man aber bereits eine Begrenzung der Finanzhilfe: «Bundesrätin Leuthard ist sicherlich nicht allzu begeistert, wenn der Bund den Grossteil zahlen muss. Sie wird uns sagen: Ihr habt diese spezielle Lösung gewollt, also zahlt sie auch», befürchtet Inglin. Dagegen argumentiert Haller: «Es ist an der Zeit, dass der Bund mitfinanziert, denn während in allen Regionen investiert wurde, hat man die Region Nordwestschweiz sehr stiefmütterlich behandelt.»

Auch im Baselbiet ist man nur mässig begeistert. «Wenn man die ursprüngliche Variante ausschliesst, dann ist diese nun der einzige Weg. Der Kapazitätsausbau ist damit erfüllt, aber kosten wird sie viel mehr», sagt Christoph Buser, Direktor der Wirtschaftskammer Baselland. «Basel soll nun mit Extraforderungen besonders vorsichtig sein, nachdem nun der Sonderlösung zugestimmt wurde. Wir hätten uns die ursprüngliche Lösung vorstellen können. Fest steht: Wenn man mit Basel zusammenarbeitet, dann wird es teuer.»

Grundsätzlich gegen das Projekt ist man bei den Grünen. Man wehre sich «gegen das überdimensionierte Bauprojekt für den motorisierten Individualverkehr». Statt der Beförderung der Blechlawine sollte endlich die S-Bahn gefördert werden. Auch Jagher hätte gerne ökologischere Lösungsansätze. Zur Verkehrsentslastung in der Stadt schlägt er Parkhäuser in der Peripherie vor. «Dann kommt der Nahverkehr gar nicht erst in die Stadt.»

Ausbau der A2 Hagnau–Augst auf vier Spuren

Birsfelden/Muttenz. Neben dem Bau einer Entlastung für die Osttangente hat das Bundesamt für Strassen (Astra) weitere Projekte in der Region im Fokus. So den Autobahnabschnitt auf der A2 zwischen den Verzweigungen Hagnau und Augst. Dort ist die Lösungssuche für eine Engpassbeseitigung im Gang. Aktuell prüft das Astra, ob die Fahrstreifen von aktuell drei auf vier Spuren pro Richtung erweitert werden könnten. Auslöser ist das zweite Programm zur Engpassbeseitigung des Bundes, das in diesem

Abschnitt einen Engpass der höchsten Stufe ausgemacht hat.

Für FDP-Landrat Christof Hiltmann wäre es denkbar, eine Fahrspur für den Lokalverkehr zu realisieren. Dazu könnte das Astra den Pannestreifen in zusätzliche Fahrspuren umwandeln. Bei der Galerie Schweizerhalle könnte laut Hiltmann in Seitenlage zur Galerie eine zweispurige Fahrbahn angeboten werden, welche lastrichtungsbezogen jeweils in eine Fahrtrichtung vom motorisierten Verkehr benutzt werden könnte. Federführend ist das Astra. mar

Beim Gundeli-Tunnel soll Volk letztes Wort haben

Basel. Laut dem Astra sollte mit dem Abschluss der Lösungssuche zur Engpassbeseitigung auf der Osttangente einer weiteren Planung des Gundeli-Tunnels nun nichts mehr im Wege stehen. Die Federführung liegt beim Kanton Basel-Stadt, der laut Astra die nächsten Projektschritte in Abstimmung mit der Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwil unverzüglich in Angriff nimmt. Der Gundeldinger-Tunnel soll den Verkehr insbesondere vom Autobahnanschluss Basel City der A2 nach Grossbasel West, Allschwil

und ins Leimental bringen. Von der St.-Jakobs-Strasse soll er zu Ausfahrten in der Binnerstrasse im Birsigtal sowie auf Ebene des Dorenbachviadukts führen. Damit soll der Durchgangsverkehr vom Gundeli ferngehalten werden, der dort heute rund einen Drittel des Gesamtverkehrs ausmacht. Das Projekt ist Teil des Nationalstrassennetzes und basiert auf dem Netzbeschluss aus den 60er-Jahren. Der Bund ist daher verpflichtet, zwei Drittel der Kosten zu übernehmen. Das Volk soll das letzte Wort haben. mar