

Für einen raschen Ausbau der Osttangente

Baselbieter Wirtschaftskammer fordert eine Lösung für den Engpass in Basel

Von Peter de Marchi und Thomas Dähler

Liestal. Das Baselbiet leidet unter täglichen Rückstaus, die durch die Engpässe in Basel verursacht werden. Jetzt fordert der Direktor der Wirtschaftskammer Baselland, Christoph Buser, dass die Baselbieter Regierung sich bei den Regierungskollegen in Basel-Stadt für eine rasche Realisierung des Ausbaus der Osttangente und den Bau des Gundelitunnels einsetzt und auf eine zwei Milliarden teure Lösung verzichtet.

«Der Bund will eine Milliarde Franken für die Osttangente bereitstellen», sagt Buser. «Wir riskieren, dass wir diese Milliarde verspielen.» Die Stadt wisse nicht, welche Variante sie wolle. Der Basler Baudirektor Hans-Peter Wessels müsse offenbar zuerst genügend Rückbau betreiben, um seine Klientel zu beschäftigen. «Das hat direkte Auswirkungen aufs Baselbiet», kritisiert Buser. Bis in 20 Jahren würden 20 000 bis 50 000 Personen mehr in der Region wohnen. Buser: «Es ist überhaupt nicht verantwortungsvoll, wenn gesagt wird, diese würden sich nur per Velo oder mit dem ÖV fortbewegen.» Der Öffentlichkeit sei nicht bewusst, dass Basel-Stadt hier eine Milliarde Bundesgelder aufs Spiel setze und riskiere, dass diese anderswo in der Schweiz eingesetzt werden.

Wie am Gotthard

Hellhörig ist Buser geworden, weil der Bund ein Tropfenzählersystem prüft. Guido Biemann, Pressesprecher beim Bundesamt für Strassen (ASTRA), bestätigt, dass im Raum Pratteln ein Tropfenzählersystem geprüft werde, analog zum Gotthard, wo mithilfe von Lichtsignalen immer nur eine bestimmte Anzahl Fahrzeuge einfahren darf. Bei der Osttangente, sagt Biemann, befindet sich alles noch im Stadium einer

Grobprüfung. Analysiert werde immer noch, ob eine Tunnelvariante möglich sei. Die Situation vor den Toren Basels und quer durch Basel werde in einer Gesamtsicht betrachtet. In dieser Gesamtschau würden natürlich die Kosten einen wichtigen Faktor darstellen. Biemann rechnet damit, dass Anfang nächsten Jahres konkrete Ergebnisse vorliegen werden.

In der Stadt weiss man noch nichts von einem Tropfenzählersystem. Für Roger Reinau, Leiter des basel-städtischen Tiefbauamtes, kann ein Tropfenzähler allerdings nicht die Lösung sein; das sei die Ultima Ratio, wenn gar nichts mehr gehe. Jetzt aber müssten in erster Linie die Engpässe beseitigt werden, und zwar mit einer Erweiterung der Kapazitäten. Und Reinau lässt keinen Zweifel offen: Basel-Stadt wolle einen Tunnel, wie immer der auch aussehe.

Basler wollen den Tunnel

Noch etwas über drei Milliarden Franken stehen beim Bund zur Verfügung für die Entschärfung der Verkehrsprobleme in den Städten und Agglomerationen der Schweiz. Der Ausbau der Osttangente wäre in diesem Milliardenpaket drin, allerdings nicht ein Tunnel, sondern der Ausbau auf je drei Fahrspuren in beiden Fahrtrichtungen.

Der Basler Baudirektor Hans-Peter Wessels hatte dann aber vom Bundesamt für Strassen verlangt, auch unterirdische Verkehrsführungen zu prüfen. Dies auf Druck der Basler Bevölkerung: Über 10 000 Baslerinnen und Basler hatten eine Petition an Bundesrätin Doris Leuthard unterschrieben. Unter anderen unterstützten damals die Bundesparlamentarier Peter Malama (FDP), Anita Fetz (SP), Anita Lachenmeier (Grüne) und Beat Jans (SP) diese Eingabe.



Stau auf der A2.

Der Kanton Baselland leidet unter den Auswirkungen des Verkehrsaufkommens.

Foto Erich Meyer

Fünf Forderungen gegen den Verkehrskollaps

Liestal. Die Baselbieter Regierung soll gegen die unzumutbaren Verkehrsprobleme rund um Basel vorgehen. Dies fordern die freisinnigen Landräte Christoph Buser, Direktor der Baselbieter Wirtschaftskammer, und der Birsfelder Gemeindepräsident Christof Hiltmann in mehreren Vorstößen, die sie morgen im Landrat eingeben. Die Vorstöße entsprechen dem Fünf-Punkte-Programm, das die Wirtschaftskammer kürzlich vorgestellt hat und das für den Verkehr Sofortmassnahmen im Hinblick auf ein späteres Netzsystem rund um Basel verlangt.

Forderung 1: Die Regierung wird aufgefordert, zusammen mit dem Bund bei den deutschen Nachbarn auf eine Freigabe der A98 zwischen Rheinfelden und Eimeldingen zu drängen. Diese Umfahrung könnte die A2 entlasten und künftig Teil eines äusseren Verkehrsringes um Basel werden.

Forderung 2: Die Regierung soll bei den Regierungskollegen im Stadtkanton darauf drängen, dass eine rasche Lösung für den Engpass Osttangente gefunden wird. Der Bund sollte die geplante Erweiterung der Osttangente sowie den Bau des Gundelitunnels realisieren können.

Forderung 3: Die Regierung soll beauftragt werden, an der A2 zwischen Hagnau und Augst für eine zusätzliche Fahrspur pro Fahrtrichtung einzutreten. Dafür soll der Pannestreifen freigegeben werden. Eine BL-Spur soll den Verkehr zudem an der Stadt vorbeiführen.

Forderung 4: Die Regierung soll mit dem Bau eines Park & Ride beauftragt werden, das im Gebiet Salina Raurica beim Bahnhof Längi das Umsteigen auf den ÖV ermöglicht.

Forderung 5: Der Regierung soll dafür eintreten, dass das Herzstück der S-Bahn priorisiert wird. In einem Verhandlungsmandat soll die Baselbieter Mitfinanzierung festgelegt werden. td

«Wir haben den Verkehrskollaps eigentlich schon»

Christoph Buser, Direktor der Wirtschaftskammer Baselland, sorgt sich um die überlastete Verkehrsinfrastruktur rund um Basel

Von Thomas Dähler

BaZ: Herr Buser, die Baselbieter Wirtschaftskammer hat fünf konkrete Forderungen zur Verkehrsinfrastruktur rund um Basel aufgestellt. Ihre Mitglieder machen sich Sorgen. Droht uns der tägliche Verkehrskollaps?

Christoph Buser: Es vergeht kein Tag mehr ohne eine Radiomeldung, dass der Verkehr irgendwo stockt. Unsere Mitglieder sagen uns, dass sie ihre Einsatzorte nicht mehr rechtzeitig erreichen. Unsere Verkehrsinfrastruktur auf Strasse und Schiene wird den Bedürfnissen der gewachsenen Bevölkerung nicht mehr gerecht. Wir haben den Verkehrskollaps eigentlich schon.

Weshalb bemühen Sie sich sowohl um mehr Kapazitäten auf der Strasse als auch auf der Schiene? Ihre KMU werden wohl kaum mit dem Tram an ihren Einsatzort fahren.

Es braucht einen Ausbau Hand in Hand. Wenn wir nur die Strassen ausbauen, riskieren wir, dass ÖV-Benützer wieder auf die Strasse umsteigen. Tatsache ist, dass beide Verkehrsträger am Limit sind. Wir sollten deshalb die Chance packen, beide zu forcieren. Die beiden Verkehrsträger sollten wir nicht gegeneinander ausspielen. Deshalb stellen wir in unserem Fünf-Punkte-Programm Forderungen für beide Verkehrsträger auf. Wer peripher wohnt – zum Beispiel in Hershberg – wird vermutlich auf die Strasse setzen, ist aber vielleicht an Park & Ride interessiert. Für unsere KMU hat aber der Leidensdruck auf der Strasse in letzter Zeit massiv zugenommen.

Die verschiedenen Infrastruktur-Vorhaben konkurrieren sich, weil die Mittel knapp sind. Kann es sich der Kanton



«Ein Paket ist der richtige Weg.»

Christoph Buser will rasch realisierbare Entlastungen. Foto Daniel Desborough

leisten, nur um politisch korrekt zu sein, Strasse und Schiene gleichzeitig zu forcieren?

Probleme gibt es an beiden Orten. Aus meiner politischen Erfahrung sollte man sich nicht einseitig als Befürworter der Strasse oder der Schiene abstampeln lassen. Deshalb glaube ich, dass ein Paket der richtige Weg ist. Ich bin heute auch überzeugt, dass es das Herzstück für die Schiene braucht, weil mit der Durchmesserlinie die Kapazität stark erhöht werden kann. Natürlich ist unser Hauptproblem die A2, aber es fehlt auch an Ausweichmöglichkeiten. Wichtig ist uns, Prioritäten zu setzen, deshalb zielt unser Fünf-Punkte-Plan vor allem auf entscheidungsreife Projekte.

Wie realistisch sind kurzfristige Massnahmen? Kann der Pannestreifen auf der Autobahn in eine Fahrspur umge-

wandelt werden? Kann auf die A98 via Deutschland ausgewichen werden?

Wir haben uns bei Experten abgesichert. Unsere Forderungen betreffen vor allem die Projekte, die am raschesten realisiert werden können. Auch die A98 gehört dazu. Natürlich würde es nicht gehen, den deutschen Nachbarn einfach zu sagen, öffnet eure Strasse für uns. Wir haben zusammen mit Vertretern der ETH deshalb die Ring-Ideen rund um Basel studiert. Es führt nicht zum Ziel, nur die Anzahl Spuren auf der Autobahn zu erhöhen. Wir müssen Umfahrungsmöglichkeiten einbeziehen. Mit der A98 in Deutschland gibt es schon einen Teil eines äusseren Rings, der fixfertig ist. Es ist ja eigentlich unsinnig, den Verkehr dort künstlich zu bremsen. Unsere Gegenleistung müsste aber sein, den Ring weiterzuführen. Wenn wir eine moderne Ringlösung fördern, kann ich mir vorstellen, bei den Deutschen auf offene Ohren zu stossen.

Offen ist auch, welche Strassenlösung im Süden und Westen Basels gebaut wird. Zu den Elba-Varianten äussern Sie sich im Fünf-Punkte-Plan kritisch.

Die Elba-Varianten liegen noch nicht definitiv vor. Deshalb sind wir für ein pragmatisches Vorgehen. Es braucht einen stadtnahen Ring, aber keine Elba-Variante nur wenige hundert Meter neben einem Gundelitunnel. In Aussicht gestellt ist der Gundelitunnel, den der Bund finanzieren will.

Zum Gundelitunnel hat es aber Opposition aus dem Baselbiet gegeben, zum Beispiel aus der Gemeinde Binningen.

Wir müssen aufzeigen, dass der innere Ring geschlossen werden muss. Wenn der Bund den Gundelitunnel finanziert, müsste sich das Baselbiet

darauf beschränken, in einer nächsten Phase Binningen und Allschwil zu verbinden. Später geht es dann darum, den äusseren Ring, der in Deutschland schon existiert, bei uns fortzusetzen. Wir sind nicht gegen Elba, aber dagegen, dass Baselland unabhängig von Basel-Stadt eine Elba-Lösung präsentiert. Deshalb wollen wir, dass die Regierung das Gespräch mit Basel-Stadt aufnimmt und bespricht, in welchem Zeitraum der Gundelitunnel endlich realisiert wird.

«Wir riskieren, ein Top-Wirtschaftsgebiet zu entwickeln, das gar nicht erreichbar ist.»

Es harzt auch beim Kanton Baselland. Wie wollen Sie alle diese Mittel für die Investitionen bereitstellen?

Das ist ein Problem. Aber es geht um die Priorisierung. Die H2 zeigt, dass es mit den Bundesbeiträgen und einer Spezialfinanzierung der Automobilisten möglich ist, die Kosten für den Kanton zu verringern. Wir wollen die Wirtschaftsoffensive vorantreiben, haben mit Salina Raurica ein Gebiet, das wir als Filetstück bezeichnen. Es darf doch nicht sein, dass sich dort der Verkehr ständig staut. Der Bund droht uns unterdessen offiziell und unverfroren, einen Tropfenzähler zu installieren. Das bedeutet ein Rotlicht, das uns den unbeschränkten Zugang auf die Autobahn nimmt. Wir riskieren, ein Top-Wirtschaftsgebiet zu entwickeln, das gar nicht erreichbar ist. Die A2 ist enorm wichtig. Es gibt keine Wirtschaftsoffensive zum Nulltarif. Wir brauchen eine zusätzli-

che BL-Spur, die den Baselbieter Verkehr an der Stadt vorbeiführt.

Können Sie sich eine Spezialfinanzierung wie bei der H2 Liestal-Pratteln vorstellen?

Ja, das könnte ich mir vorstellen. Unsere fünf Punkte sind aus der Optik des Kantons Baselland entstanden. Bei einer Spezialfinanzierung braucht es einen direkten Nutzen für die Bevölkerung. Es ist ein Unding, dass wir jeden Tag ab 15 Uhr nicht mehr wissen, wie wir vom oberen in den unteren Kantonsteil gelangen können. Unser heutiges Investitionsprogramm ist Pflasterli-Politik. Bei dem Akutproblem zwischen Pratteln und Basel empfiehlt es sich, zwei Schritte zurück zu machen und zu schauen, wo der Schuh am meisten drückt.

Sind die Probleme an der Peripherie oder das Tramprojekt für Salina Raurica weniger wichtig?

Ich bin ja der Verfechter eines Konzepts für Salina Raurica. Aber ich finde, wir müssen nicht mit dem Tram beginnen. Da könnte vorläufig ein Bus genügen. Wenn der Bund das Tramprojekt bewilligt, bin ich nicht dagegen. Aber grundsätzlich ist mir der Fokus auf die Hauptschlagader zwischen Pratteln und Basel wichtiger. Mir fehlt dort eine deutliche Baselbieter Position. Auch gegenüber Basel-Stadt. Der Kanton Baselland sollte sich für die Osttangente einsetzen und sagen, dass wir die Milliarde Bundesgelder nicht verspielen wollen – nur weil die Stadt nicht weiss, ob dort ober- oder unterirdisch gebaut werden soll.

Christoph Buser ist Direktor der Wirtschaftskammer Baselland und Verwaltungsrat der BaZ Holding AG.