

## BASLER STADTAUTOBAHN

# Erfolgreicher Kampf gegen Bundesbern

In Basel kämpfen zwei Quartierorganisationen gemeinsam gegen den Ausbau der Autobahnstrecke Osttangente. Jetzt haben sie einen Teilsieg errungen. Doch damit sind die Verkehrsprobleme noch nicht gelöst.

VON JONAS AEBI (TEXT) UND URSULA HÄNE (FOTO)



Engagiert vor der Osttangente (von links): Bruno Keller, Veronika Röthlisberger und Markus Locher.

Zunächst sieht das Breitequartier im Osten Grossbasels wie eine urbane Idylle aus: eine alte ArbeiterInnensiedlung aus Reihenhäuschen mit Vorgärten, direkt am Rhein, umgeben von Parks. Doch unablässig dröhnt der Verkehr. Es ist die A 2, die vom Baselbiet her kommt und von hier über die Schwarzwaldbrücke und den Badischen Bahnhof weiter nach Frankreich und Deutschland führt. Die Osttangente ist eine der meistbefahrenen Strassen der Schweiz, bis zu 150 000 Fahrzeuge benutzen sie täglich. Immer wieder kommt es zu Staus.

2008 schlug das Bundesamt für Strassen (Astra) deshalb vor, die Tangente auf beiden Seiten um je eine Spur auszubauen. Es berief sich dabei auf eine Beurteilung des Kantons Basel-Stadt. Das Astra und der Kanton hätten dabei in Kauf genommen, dass eine Häuserzeile an der Schwarzwaldallee praktisch unbewohnbar geworden wäre. Das Projekt wäre wohl in Bern abgesegnet worden, hätte sich nicht Widerstand geregt in den betroffenen Quartieren.

## «Die Faust im Sack bringt nichts»

In einem der Häuser trifft die WOZ vier VertreterInnen der IG Osttangente und des Vereins «Ausbau Osttangente – So nicht!». In der Stube sitzen Markus Locher und Iris Deuber, beide sind pensioniert, wohnen schon länger als

zwanzig Jahre im Quartier. Auch Ingenieurin Veronika Röthlisberger (41) ist in der IG aktiv. Daneben sitzt der Vereinspräsident, Bruno Keller-Sprecher, er wohnt an der Schwarzwaldallee.

«Es bringt nichts, die Faust im Sack zu machen. Nur wenn die Bürger und Bürgerinnen sich zusammenschließen, erreicht man etwas», sagt Iris Deuber. Seit sechs Jahren kämpfen die beiden Gruppen gegen den Ausbau und für die Errichtung von Lärmschutzwänden – der Abschnitt der Autobahn ist bis heute nur an wenigen Stellen lärmgeschützt. «Wir sind aber keine Gruppe von Pensionierten, die einfach mehr Ruhe im Quartier wollen», sagt Markus Locher.

Die «Bürgerbewegten», wie sie sich selbst einmal nennen, haben viel Zeit in die Sache gesteckt. Sie haben unzählige Diskussionen, Versammlungen und Plakataktionen organisiert, Artikel und LeserInnenbriefe geschrieben, Gespräche mit PolitikerInnen und Behörden geführt, auch mit Verkehrsministerin Doris Leuthard. Es wird laut, als vom Desinteresse des Astra die Rede ist, von «technokratischen» Vorgängen, dem «bürokratischen Bundesbern». BeamtenInnen, die ihrer Meinung nach wenig Sachkenntnis hatten, luden sie kurzerhand zu einem Besuch vor Ort ein.

Schliesslich gewannen sie eine breite Unterstützung, von den Grünen bis zur SVP, von der Organisation «umverkehrR» bis zum Auto-

mobil Club der Schweiz. Selbst der kantonale Bauvorsteher, Hans-Peter Wessels (SP), schlug sich auf ihre Seite. 2011 reichten sie beim Bund eine Petition mit über 11 000 Unterschriften ein. Drei Jahre später lenkte das Astra ein. Im Juli 2014 präsentierte es die neue Lösung: Um den Verkehr auf der Osttangente zu beruhigen, sollen zwei Tunnels unter dem Rhein gebaut werden. Zudem soll die Osttangente lärmsaniert werden. Das Projekt soll 1,4 Milliarden Franken kosten, 300 Millionen Franken mehr als die ursprüngliche Variante. Nun streiten das Astra und die beiden Basel, wer zahlen soll.

## Für mehr öffentlichen Verkehr

Nach dem Erfolg bleibt dennoch eine Frage: Sollten die Tunnels zweispurig gebaut werden, gäbe es am Ende mehr Spuren als ursprünglich geplant. Neue Strassen bedeuten mehr Verkehr. Die Tunnelösung könnte so zum Pyrrhussieg werden. Spielt das noch eine Rolle, jetzt, da die Autobahn nicht ausgebaut wird?

Sicher gebe es gutbürgerliche BewohnerInnen, die a priori nichts gegen Autos haben und sich einfach dagegen wehrten, dass die Autobahn – wortwörtlich – durch ihren eigenen Vorgarten gebaut wird, sagt Veronika Röthlisberger. Doch den «Bewegten» genügt es nicht, den eigenen Garten zu hegen und zu pflegen.

Markus Locher ergänzt: Sie seien sich nach dem Entscheid des Astra auch nicht sicher gewesen, ob sie sich nun freuen sollen. «Eigentlich wollen wir einen besseren öffentlichen Verkehr, etwa einen S-Bahn-Anschluss.»

Die Diskussion führt zum bald fertiggestellten Roche-Turm. Einmal eröffnet, wird das höchste Gebäude der Schweiz auch zu mehr Verkehr führen. Und Roche plant bereits einen zweiten, noch höheren Turm. Die Macht von Novartis und Roche sei ein zweischneidiges Schwert, sagt Deuber. «Immerhin bringen sie viele Steuereinnahmen und Arbeitsplätze.» Röthlisberger ergänzt: «Was mich stört, ist diese Exklusivität, die mit dem Turm zelebriert wird, diese für eine Gesellschaft gefährliche Ausgrenzung.»

Es scheint, dass es im Streit um die Osttangente um mehr geht als nur um Verkehr: um das Mitspracherecht einer Quartierbevölkerung, deren Interessen von nationaler Verkehrsplanung und regionaler Standortpolitik verdrängt werden. Der Kampf wird weitergehen. Zuerst gehe es jetzt darum, so Bruno Keller-Sprecher, «dass endlich die Lärmschutzsaniierung umgesetzt wird». Doch sie hätten auch eine vielleicht utopische Vision, fügt Deuber hinzu: «Die Osttangente wird zu einer Lokalstrasse zurückgebaut, auf der auch Fussgängerinnen und Velofahrer sich fortbewegen können.»