

Osttangente: Der Bund schüttelt über Basel den Kopf

Autobahn-Ausbau Das Astra ist über den Basler Widerstand erstaunt

VON YEN DUONG

Der Vizedirektor des Bundesamts für Strassen (Astra) Jürg Röthlisberger fährt wegen der Osttangenten-Erweiterung schweres Geschütz gegen die Basler Regierung auf: Es sei für ihn nicht nachvollziehbar, weshalb sich die Regierung gegen die oberirische Erweiterung um zwei Fahrspuren wehre. Diese Variante sei schliesslich von ihr vorgeschlagen worden. «Der Sinneswandel ist unangenehm und schadet der Sache. So brutal wie in Basel habe ich das noch nie erlebt», sagt Röthlisberger im Interview mit der bz. Derzeit prüft das Astra wegen des heftigen Widerstands eine unterirdische Erweiterung der stark befahrenen Osttangente. Eine Untertunne-



Jürg Röthlisberger. YDU

lung ist laut dem Vizedirektor nicht unmöglich – aber: «Es wird sehr schwierig.»

Ausbau zwingend notwendig

Er sei nach wie vor überzeugt, dass die Variante, die das Astra vor-

schlägt – und ursprünglich auch die Basler Regierung «vor der Ära Hans-Peter Wessels» –, die beste Lösung sei. Für Röthlisberger ist klar, dass der Ausbau zwingend kommen muss. Eine Variante «Verzicht» wäre schlimm für die Region Basel, da man den Verkehr mit einem Tropfensystem versehen müsste. «Wahrscheinlich müssten wir auch noch Anschlüsse schliessen», meint er weiter. Nichtsdestotrotz: Der Bund werde die Erweiterung nicht durchboxen.

Neben der Osttangente beschäftigt der Stadtkanton den Bund auch mit der Nordtangente: Bundesrätin Doris Leuthard kann sich nicht entscheiden, ob die Ausfahrt Klybeck geöffnet werden soll – und zwar wegen der Osttangente. **Seiten 21 und 27**

Der Bund kann sich nicht entscheiden

Ausfahrt Klybeck Der Bund entscheidet sich weder für eine definitive Schliessung noch für eine Öffnung der Nordtangente-Ausfahrt. In Basel sind die Reaktionen gemischt.

VON DANIEL BALLMER

«Der Bund will offensichtlich niemandem auf die Füsse treten», kommentiert Roland Vöggtli enttäuscht. Und der FDP-Grossrat ergänzt: «Ein solches Antwortschreiben hätte man sich auch sparen können.» Seit Jahren wird in Basel über die gesperrte Nordtangente-Ausfahrt Klybeck gestritten. Hartnäckig kämpft Vöggtli, Vizepräsident der IG Kleinbasel, für deren Öffnung. Bisher vergebens: Im Herbst 2009 stellte die Basler Regierung dem Bund den Antrag, «dass die Ausfahrt Klybeck für den Normalverkehr dauerhaft geschlossen bleibt». Die bestehende Schranke soll «nur im Falle von Gefahr» geöffnet werden. Lange muss-

te Basel auf eine Antwort aus Bern warten. Bis jetzt. Auf einen Entscheid aber wartet der Kanton weiter.

Noch sind nicht alle Punkte geklärt

Denn einen definitiven Entscheid hat der Bund auch jetzt nicht gefällt. Derzeit bestünden weder stichhaltige Gründe für eine definitive Schliessung noch für eine Öffnung der Ausfahrt. Zu diesem Schluss kommt Verkehrsministerin Doris Leuthard in ihrem Schreiben an die Basler Regierung. So hätten sich in jüngster Zeit zwei Rahmenbedingungen grundlegend geändert: Einerseits hat Basel dem Gegenvorschlag zur Städte-Initiative zugestimmt, wonach der motorisierte Verkehr um 10 Prozent reduziert werden soll. Andererseits sei «erheblicher Widerstand» gegen den vom Bund geplanten Ausbau der Osttangente entstanden.

Noch sei nicht erkennbar, wie sich die geplante Verkehrsreduktion auf die Nationalstrassen auswirken werde. Auch sei nicht bekannt, ob für den Ausbau der Osttangente die nöti-

ge Mehrheit zu finden ist, gibt Bundesrätin Leuthard zu bedenken. Solange diese Punkte nicht geklärt seien, könne dem Antrag auf eine definitive Schliessung der Ausfahrt Klybeck nicht stattgegeben werden. «Ich habe deshalb entschieden, Ihrem Anliegen derzeit nicht Folge zu leisten und den heutigen Zustand bis auf weiteres aufrechtzuerhalten», schreibt Leuthard.

«Natürlich wäre ein definitiver Schliessungsentscheid schön gewesen. Mit dem Status quo können wir aber bestens leben», bilanziert der Basler Verkehrsdirektor Hans-Peter Wessels. «Da können wir es auch verschmerzen, dass der Bund unseren Antrag formell ablehnt.» Immerhin sei der Anschluss immer nur als Notfall-Ausfahrt geplant gewesen. Bei einer permanenten Öffnung aber würde auf der Kreuzung Klybeckstrasse/Horburg-

strasse der Verkehr zusammenbrechen, befürchten die Behörden. Die bei der Verkehrsentslastung erzielten Erfolge im Horburgquartier und damit bei der Wohn- und Lebensqualität der Quartierbevölkerung würden weitge-

hend zunichtegemacht. Der Umweg über den Wiese-Kreisel dagegen sei «minimal». Dies wird von den Befürwortern einer Öffnung der Ausfahrt bestritten. Heute müssten die Automobilisten ei-

«Ein definitiver Entscheid wäre schön gewesen. Mit dem Status quo können wir aber bestens leben.»

Hans-Peter Wessels,
Regierungsrat

nen grossen Umweg über den Wiese-Kreisel machen. «Der Bund soll endlich definitiv sagen, was mit der Ausfahrt geschehen soll», fordert Vöggtli. Nun sei man wieder gleich weit wie 2007. Deshalb will er seinen Kampf fortsetzen. Bereits habe er nach Bern zurückgeschrieben und darauf hingewiesen, dass die Ausfahrt dem Bund gehöre. «Der Kanton darf sie also nicht einfach schliessen. Basta.»

«Ohne Ausbau der Osttangente liegt die Stadt ab»

Osttangente Jürg Röthlisberger, der Vizedirektor des Bundesamts für Strassen, übt harsche Kritik an der Basler Regierung

VON YEN DUONG

Herr Röthlisberger, warum muss die Osttangente erweitert werden?

Jürg Röthlisberger: Basel wird laut Untersuchung künftig einer der grossen Engpässe in der Schweiz darstellen: Ab 2020 wird man in der Region Basel täglich mehrere Stunden im Stau stehen. Wir haben bereits heute bei der Osttangente das Problem, dass bei einer Baustelle oder einem Unfall der Verkehr praktisch kollabiert. Dieses Problem wird durch die künftige Verkehrsentwicklung noch akzentuiert.

Hand aufs Herz: Ist Ihr Bundesamt für Strassen (Astra) nicht auch der Meinung, dass die heutige Osttangente suboptimal ist?

Nein, dieser Meinung sind wir klar nicht. Für uns ist die Osttangente eine gute Infrastruktur.

Also würde man sie heute genauso nochmals bauen.

Das ist eine hypothetische Frage, die man so kaum beantworten kann. Als die Nationalstrassen vor 40 Jahren gebaut wurden, hat die Situation total anders ausgesehen. Damals war entlang der Strassen noch nichts gebaut. Heute ist das anders. Es stellt sich eher die Frage, wie städteverträglich die heutige Strasse ist. Wir sind der Meinung, dass die Osttangente aufgrund des Umweltschutzes absolut verträglich ist. Die Variante, die wir für die Erweiterung vorschlagen, ist ebenfalls umweltfreundlich.

Wie kann diese umweltverträglich sein, wenn die neue, breitere Autobahn praktisch durch die Stuben der Anwohner führt?

Es ist in der Tat so, dass die Erweiterung nahe ans Wohngebiet grenzt. Aber es ist alles auch eine Chance. Wir sind überzeugt, dass die Osttangente städteverträglich erweitert werden kann. Dieser Meinung war auch die Basler Regierung – vor der Ära Hans-Peter Wessels. Die Regierung fand damals, dass man die Erweiterung der Osttangente ohne weiteres in einen städtebaulichen Kontext stellen kann. Das Bewusstsein dafür, dass das Projekt – und insbesondere die Variante, die man in Basel als brutal und nicht städteverträglich bezeichnet – der Stadt dient, ist leider etwas verloren gegangen.

Basel läuft wegen der Osttangente Sturm. Hat das Astra mit einem derart starken Widerstand gerechnet?

Nein, das haben wir nicht. Wir mussten und durften es auch nicht erwarten. Die Variante, die heute zur Diskussion steht, war immerhin der Vorschlag der Basler Regierung.

Inwiefern?

Die Basler Regierung ist 2006 an uns herangetreten mit der Bitte, relativ rasch ein generelles Projekt «Erweiterung Osttangente» mit ihr zu lancieren. Wir fanden damals, dass es so schnell nicht gehen kann, zumal wir die Engpassbeseitigung in einen schweizweiten Kontext stellen wollten. Als wir dies schliesslich getan hatten, führten wir unter Federführung des Kantons Basel-Stadt die Variantenuntersuchung durch. Insgesamt wurden 16 Varianten geprüft – alle denkbaren und undenkbar. Es hat sich gezeigt, dass die Variante, die wir nun bearbeiten, sowohl das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis als auch die beste Wirkung erzielt.

Damals war aber noch Barbara Schneider Baudirektorin.

Ja, aber die Variante wurde vom Basler Baudepartement vorgeschlagen. Die Mitarbeiter dieses Departements haben mit uns diese Variante ge-

prüft. Wir hatten damals die Oberaufsicht, der Kanton Basel-Stadt übernahm die Federführung. Nochmals: Die damalige Baudirektion hat 2006 sogar noch schneller vorwärts machen wollen. Das Resultat der Variantenuntersuchung zeigte klar: Ein Ausbau der bestehenden Achse um eine Spur ist die beste Lösung. Eine grössere Umfahrung würde die Wirkung nicht erzielen. Das sind gesicherte Erkenntnisse – auch von einem Basler Ingenieurbüro. Das war auch der Grund, weshalb die Basler Regierung 2008 zum Schluss kam, dass die vorliegende Variante die beste Lösung ist. Umso erstaunter bin ich, dass Baudirektor Hans-Peter Wessels an die Öffentlichkeit getreten ist und sich vom Projekt verabschiedet hat.

Haben Sie jemals einen solchen Meinungswechsel erlebt?

Es ist üblich, dass Regierungswechsel eine andere Sicht mitbringen. Aber so brutal wie in Basel habe ich das noch nie erlebt.

Wegen der Kritik prüft das Astra nun eine Tunnel-Lösung. Was schauen Sie genau an?

Ob es sowohl bauals auch verkehrstechnisch machbar ist und was es für Folgen für die bestehenden Anschlüsse hat. Es kann gut sein, dass

man einzelne Anschlüsse dann konzentrieren müsste. Zudem prüfen wir, ob eine Untertunnelung umweltverträglich realisierbar ist. Denn in Grundwasserstellen zu bauen, ist nicht ganz ohne. Wenn man die Verhältnisse kennt, dann weiss man, dass eine Untertunnelung vom Gellert bis zum Schwarzwaldtunnel ein brutaler Eingriff mit allen Konsequenzen ist. Das werden wir jetzt aufzeigen.

Von einer Tunnel-Lösung halten Sie also nicht viel.

Wir sind immer noch überzeugt, dass die Variante, die wir vorgelegt haben, die beste ist und realisiert werden soll. Die Schweiz leidet ein wenig an Tunnelitis. Heute haben wir bereits 220 Tunnels auf dem Nationalstrassennetz, künftig werden es 260 sein. Somit sind wir europaweit absolut gesehen mit Abstand das Land mit den meisten Tunnels. Tunnels sind etwa 20-mal teurer als offene Strecken. Wir müssen aufpassen, was wir den kommenden Generationen hinterlassen. Die müssen das zahlen können.

Wie hoch stehen die Chancen für eine unterirdische Lösung?

Eine Untertunnelung ist nicht unmöglich, aber es wird sehr schwierig. Die Resultate werden es zeigen. Wir prüfen derzeit verschiedene Varianten einer Untertunnelung. Im Mai/Juni werden die Resultate vorliegen.

Die oberirdische Lösung kostet 915 Millionen Franken. Und ein Tunnel? Es handelt sich sicher um Mehrkosten von mehreren hundert Millionen Franken. Wie viel, ist noch unklar.

■ AUSBAU: ANWOHNER LEISTEN WIDERSTAND

Die 1975 erstellte Osttangente ist der meistbefahrene Autobahnabschnitt der Schweiz. 130 000 Fahrzeuge verkehren täglich zwischen Gellert-Dreieck und Schwarzwaldtunnel. Um die prognostizierte Verkehrszunahme zu bewältigen, will der Bund

die Osttangente **um zwei auf sechs Fahrspuren erweitern – jede Fahrbahn um rund vier Meter.** Da gegen regt sich in den betroffenen Quartieren – in der Breite und im Kleinbasel – heftiger Widerstand. So haben sich Anwohner der Schwarzwaldallee den

Verein «Ausbau Osttangente – so nicht!» gegründet. Auch kämpft die IG «Osttangente-Ausbau Nein – Lärmschutz jetzt!» gegen die Erweiterung. Politiker von links bis rechts fordern eine unterirdische Führung der Autobahn. (YDU)



Für Jürg Röthlisberger ist klar: Der Ausbau muss kommen. YEN DUONG

Und Basel-Stadt muss sich zwingend an den Mehrkosten beteiligen.

Das ist ohne Zweifel der Fall. Wenn die Untertunnelung nicht einen Mehrwert gegenüber der heutigen Lösung generiert – und davon gehe ich aus –, muss der Kanton sich daran beteiligen. Wir haben eine Bestlösung aufgezeigt. Kommt hinzu, dass die Erweiterung um je eine Fahrspur mit den 5,5 Milliarden Franken vom Infrastrukturfonds finanziert ist. Es gibt andere Projekte, die nicht auf derselben Problemstufe sind. So der Bypass Luzern, der sich in der Prioritätsstufe 3 befindet und nicht wie die Osttangente in der zweithöchsten Stufe. Aber es ist klar: Wenn das Projekt Osttangente nicht kommt, wird der Bypass Luzern mehr Priorität erhalten. Es gibt einen Konkurrenzdruck unter den Projekten.

Was wird das Astra unternehmen, damit das Osttangente-Projekt in Basel gut kommt?

Ich muss klar sagen: Wir werden niemals einer Region eine Strasse aufs Auge drücken, die nicht akzeptiert wird. Das wollen wir nicht. Die Schweiz ist auch nicht so aufgebaut.

Was wäre die Alternative?

Dann kommt es zur Variante «Verzicht». Dies wäre jedoch schlimm für die Region.

Weshalb?

Wir müssten den Verkehr in den Spitzenzeiten mit einem Tropfensystem versehen. Der Verkehr wäre blockiert. Ob das im Sinne der Region ist, das kann ich mir schlicht nicht vorstellen. Wenn wir die Osttangente nicht ausbauen, müssen wir die Anschlüsse bewirtschaften.

Was würde dies bedeuten?

Man müsste eine Ampel aufstellen. Es dürften nur alle 10 oder 15 Sekunden Autos losfahren. Das macht man in Zürich bereits heute so. Wahrscheinlich müssten wir auch noch Anschlüsse schliessen. Das Problem in Basel ist nicht der Transitverkehr, sondern der Pendlerverkehr. Fast 75 Prozent des Verkehrs ist Basler Verkehr auf der A2. Und den können wir nur beherrschen, wenn wir die Erweiterung realisieren.

Einige Basler Linke meinen, dass man die Osttangente nicht erweitern müsste. Vielmehr könnte man den ÖV so gut ausbauen, dass auf das Auto verzichtet werden kann.

Das ist ein Basler Problem – wir können nicht viel dazu sagen. Einzig: Unter den 16 Varianten, die wir geprüft

Zur Person

Jürg Röthlisberger ist seit August 2004 Vizedirektor des Bundesamts für Strassen und Chef der Abteilung Strasseninfrastruktur. Der 47-jährige Bauingenieur ist insbesondere für den Neubau, Ausbau, Unterhalt und Betrieb des Schweizer Nationalstrassennetzes verantwortlich. Zudem gilt er als Experte im Sektor der Standards im Nationalstrassenbau. (YDU)

hatten, war auch eine reine ÖV-Variante. Das Resultat zeigte deutlich, dass der Einfluss praktisch null wäre.

Vor kurzem wurde die A98 in Südbaden fertiggestellt. Als Basler Bypass würde sie den Ausbau der Osttangente überflüssig machen.

Diese Variante haben wir ebenfalls geprüft. Die A98 hat keine Wirkung auf den Verkehr in der Region Basel. Und zwar, weil 75 Prozent der Autofahrer die Beziehung in die Stadt suchen. Sie gehen nicht auf die A98, weil diese zu weit weg ist. Zudem stellt sich die Frage: Ist es opportun, dass die Schweiz ihre Verkehrsprobleme zulasten eines Nachbarn löst?

Wie gross ist die Chance, dass der Ausbau der Osttangente kommt?

100 Prozent. Er muss kommen. Das Projekt ist absolut nötig für die Region Basel.

Bis wann könnte das Projekt realisiert werden?

Wenn wir sportlich denken, könnten wir in drei Jahren dem Bundesrat ein generelles Projekt vorlegen. Ein möglicher Baubeginn 2020 ist denkbar. Dann würde es noch mit der Erhaltung zusammenpassen. In zehn Jahren müssen wir die heutige Infrastruktur ohnehin massiv gesamt-erneuern. Unser Ziel ist, dass beide Projekte – Erweiterung und Unterhalt – zusammengefasst werden. Erstens gibt dies Synergieeffekte, was die Behinderung des Verkehrs betrifft. Wir könnten die Osttangente viel verträglicher für den Verkehr und somit für die Region erneuern, wenn wir sie zuerst erweitern würden. Und zweitens wäre dies auch kosteneffizienter. Wenn der Baubeginn wesentlich später ist, müsste es mit dem Unterhalt früher losgehen. Eine Eröffnung ist frühestens im Jahr 2025 denkbar.

Die heutigen Lärmschutzmassnahmen sind ungenügend. Und bis die neue Osttangente fertig gebaut ist, dauert es noch mindestens 15 Jahre. Können die Anwohner kurzfristig mit Verbesserungen des Lärmschutzes rechnen?

Die heutige Osttangente ist bereits lärmtechnisch saniert. Wir haben eine Milliarde Franken zur Verfügung, um an Orten Lärmschutzmassnahmen zu ergreifen, an denen wir es noch nicht getan haben. Wir möchten bis 2015 diese Orte erst sanieren, bevor wir irgendwo nachsanieren. Klar ist auch, dass wir niemals in Lärmschutzmassnahmen der Osttangente investieren können, bis wir die Sicherheit haben, wie es weitergeht.

Haben Sie bei so viel Trubel nicht bereits die Nase voll vom Projekt?

Wir haben überall Widerstand – damit leben wir. Die Erweiterung der Osttangente ist ein spannendes, normales Projekt. Was hier aber aussergewöhnlich ist, ist der Sinneswandel der Basler Regierung. Das ist unangenehm und schadet der Sache. Denn für uns ist Basel eines der wichtigsten Zentren der Schweiz. Wenn die Osttangente nicht ausgebaut wird, liegt die Stadt ab, nicht die Strassen in der übrigen Schweiz.