

Neuster Stand bei der Osttangente

Der oberirdische Ausbau der Osttangente ist definitiv vom Tisch. Das freut die Anwohner, doch sie bleiben kritisch.

Von Veronika Röthlisberger und Bruno Keller-Sprecher*

Mit der Anfang 2015 von Bund und Kanton Basel-Stadt unterschriebenen «Absichtserklärung zur Finanzierung des Rheintunnels» ist der oberirdische Ausbau der Osttangente definitiv vom Tisch. Das ist ein Grund zur Freude, aber noch nicht zum Aufatmen. Denn die Entscheidungen betreffend der bestehenden Autobahn quer durch unsere Quartiere stehen erst noch an.

Die Planungsarbeiten laufen auf Hochtouren. Der Fokus des Bundes liegt auf der Kapazitätserweiterung, die nun statt oberirdisch, direkt vor unseren Haustüren unterirdisch mit einem Tunnel zwischen der Hagnau und Basel-Nord geschaffen werden soll (siehe Karte unten). Damit sich die belastende Situation in unseren Quartieren ändert, braucht es aber mehr: Dessen ist sich inzwischen auch der Kanton bewusst.

Bis Mitte 2016 will das Team um Kantonsingenieur Roger Reinauer deshalb zwei Massnahmenbündel genauer untersuchen und dem Re-



Schwarzwaldallee. Die Verbreiterung der Autobahn in Hochlage ist seit Anfang 2015 vom Tisch.

Foto: François Donne.

gierungsrat zum Grundsatzentscheid unterbreiten: Erstens eine erweiterte Anbindung des geplanten Tunnels an das Strassennetz in Basel-Nord (Anschluss an die Autobahn von/nach Deutschland sowie an das lokale Netz im Bereich Wiesenkreisel) und zweitens Veränderungen an der bestehenden Osttangente.

«Zusätzliche Anschlüsse im Norden führen zu einer weiteren Verkehrsverlagerung – von und nach Deutschland und dem Hafeneck – unter den Boden, was insbesondere die Lärmsituation markant verbessern wird», ist Reinauer überzeugt. Die oberirdische Autobahn wird also

entlastet, wäre da ein teilweiser Rückbau möglich? «Nein», wehrt Reinauer ab, «die Kapazität bleibt knapp, auch würde der Bund als Eigentümer nie zustimmen. Einzig im Bereich Schwarzwaldbrücke prüfen wir eine separate Rheinquerung für den Fuss- und Veloverkehr, in deren Folge die bestehende Brücke um einige Meter verschmälert werden könnte.»

Ansonsten würden Lärmschutzwände, Einhausungen und im Bereich Gellert eine Eindeckung geprüft. Als wichtige Entscheidungsgrundlage werden für jede Massnahme die Kosten mit dem Nutzen verglichen. «Der Nutzen

flankierender Massnahmen ist oft schwierig zu beziffern», gibt Reinauer unumwunden zu, «und die Kosten summieren sich schnell auf dreistellige Millionenbeträge. Doch wir liefern nun die Grundlagen und basierend darauf eine Empfehlung. Entscheiden muss letztlich die Politik.»

Es fällt immer wieder auf, dass in den meisten offiziellen Verlautbarungen zur Osttangente wie in der erwähnten Absichtserklärung zwischen Bundesamt für Strassen (Astra) und Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt (BVD) betreffend Finanzierung des Rheintunnels sowie der notwendigen Lärmschutzmassnahmen das Kleinbasel mit keinem Wort erwähnt wird.

An den Projektschritten bleiben der Verein «Ausbau Osttangente – so nicht!» und die IG «Osttangenten-Ausbau nein, Lärmschutz jetzt!» hartnäckig dran: Auf dass die Planungen rund um «unsere» Autobahn nicht nur zu einer Kapazitätserweiterung für den Durchgangsverkehr, sondern auch zu einer markanten Entlastung und damit Aufwertung unserer Quartiere führen – auch im Kleinbasel!

*Veronika Röthlisberger, Ausschuss IG «Osttangenten-Ausbau nein, Lärmschutz jetzt!»

Bruno Keller-Sprecher, Präsident Verein «Ausbau Osttangente – so nicht!»



Kartenskizze. Der Bund plant einen doppelspurigen Tunnel zwischen der Verzweigung Hagnau und der Nordtangente. Der Kanton prüft eine erweiterte Anbindung in Basel-Nord (graue Pfeile), die eine zusätzliche Verkehrs-Verlagerung in den neuen Tunnel bewirken soll. Skizze: zvg.

Einschnitt Gellert, Blick Richtung Norden. Mitte 2016 entscheidet der Regierungsrat, ob hier eine Eindeckung projektiert werden soll.

Foto: Werner Kast.

