

Neuer Drive in der Basler Verkehrspolitik

Autor(en): Roger Lange Morf

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 2011

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/8862486d-7c84-4a97-91cb-74ddff1c917c>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

NEUER DRIVE IN DER BASLER VERKEHRSPOLITIK

Lange umstrittene Projekte werden
realisiert, jetzt kommen
dicke Dossiers auf den Tisch

Nur fünfzehn Monate nach dem hauchdünnen Urnen-Nein zur umkämpften Parkraumbewirtschaftung hat der Grosse Rat im September 2011 eine entschärfte Vorlage gutgeheissen; ein Referendum ist diesmal ausgeblieben. Schon einen Monat später lag ergänzend ein Vorschlag für eine bikantonale Gewerbe-Parkkarte auf dem Tisch. Nicht nur bei diesem jahrzehntealten Thema geben Regierung und Parlament Gas: Auch das Innenstadt-Verkehrsregime wird samt Erweiterung der Fussgängerzone neu aufgelegt und ein neues Parkhaus in der Nähe des Kunstmuseums vorbereitet. Neben solch lokalen Verkehrsthemen werden inzwischen auch teure, regional wegweisende Dossiers gewälzt: Mit der Osttangente-Sanierung wird ein Rhein-Tunnel für die europäische Nord-Süd-Autobahnachse ernsthaft geprüft und für die Regio-S-Bahn ist eine unterirdische Verbindung der beiden Bahnhöfe samt Haltestelle im Stadtzentrum in der Planung.

Planungs- und Lobbyarbeit laufen derzeit auf allen Ebenen auf Hochtouren. Woher kommt der plötzliche Drive in der Verkehrspolitik? Manche Themen sind wohl einfach reif, weil ausdiskutiert, und der Abschluss der Nordtangente hat Kapazitäten und Mittel verfügbar gemacht. Ein wichtiger Impuls ist das millionenträchtige Agglomerationsprogramm des Bundes. Zudem machen Städteinitiative und Traminitiative politisch Druck.

Gas geben mit Kompromissen

Warum in Basel der verkehrspolitische gordische Knoten jetzt durchschlagen ist, wird je nach Couleur unterschiedlich eingeschätzt. Auf grüner Seite herrscht Genugtuung, dass eigene Anliegen endlich mehrheitsfähig geworden sind. Es mag den Siegreichen leichter fallen, die eigene Kompromissfähigkeit zu loben, doch tatsächlich wurde im Detail manche Kante abgeschliffen und mancher grüne Zahn

gezogen: So gewinnt das citynahe Kunstmuseum-Parking-Projekt trotz dem Innenstadt-Parking-Verbotsgesetz Konturen, oder die regionale Gewerbe-Parkkarte soll die Fronten zu einem Jahrespreis glätten, den in der Stadt manche jeden Monat für ihren Einstellhallenplatz bezahlen.

Michael Wüthrich, Präsident der grossrätlichen Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) und Ex-Regionalpräsident des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS), ortet den Wendepunkt beim Kompromiss zu Innenstadt-Verkehrsregime und Fussgängerzone; da hätten die beiden Lager entscheidende Schritte aufeinander zu getan. Er baut auf die Politik kleiner Schritte: «So langsam fügen sich die Zahnradchen aneinander.» Mit ewigen Blockaden seien beide Lager nicht glücklich, stellt auch Bau- und Verkehrsdepartements-Vorsteher Hans-Peter Wessels (SP) fest, der mit seinem pragmatisch-forschen Vorgehen ebenfalls zu Fortschritten beiträgt.

Auf ein Nebengleis geschoben sieht sich und seine Positionen hingegen Christophe Haller als Regionalpräsident des Touring Clubs Schweiz (TCS) und freisinniger Grossrat. In der vom Gesamtparlament gewählten UVEK sei die Autolobby heutzutage überhaupt nicht vertreten – er selbst sitzt nicht in der UVEK, sondern in der Wirtschafts- und Abgabekommission. Derweil habe das links-grüne Lager dominante Persönlichkeiten in der UVEK, weshalb grüne Anliegen dort «zu wenig Widerstand» fänden. Er erlebt eine starke Ideologisierung der Verkehrsdebatte zulasten der Automobilisten. Parkplätze würden verknappt und die Fahrt zunehmend durch Staus behindert. Seiner Ansicht nach würde Entflechtung allen helfen.

Wüthrich will die Lebensqualität in der Stadt verbessern, weil Stadtflucht Zersiedelung und Mehrverkehr bedeute. Aus grüner Sicht müsse die Politik jetzt Weichen stellen, denn wenn demnächst die globale Erd-

ölförderung die Nachfrage nicht mehr befriedigen könne, werde Mobilität schnell markant teuer, und für den resultierenden Ansturm müsse vor allem der öffentliche Verkehr bereit sein.

Schlüssel- und Generationenprojekt «Herzstück»

Beide Lager stellen also zum einen fest, dass Mehrverkehr zum Handeln zwingt, und sind sich zum anderen einig beim zentralen Lösungsansatz: Nur die Bahn bietet so grosse Kapazitäten, dass ihr Ausbau anderen Verkehrsträgern Luft verschaffen kann. So wird der «Herzstück» getaufte S-Bahn-Stadtunnel zum Schlüsselprojekt für die Basler Verkehrszukunft. Das enorme Potenzial der S-Bahn zeigt ein Blick nach Zürich, das in dieser Hinsicht Jahrzehnte voraus ist. Ohne «Herzstück» droht Basels Bahnnetz ein Güter-Infarkt: Bereits heute sind die bestehenden Schienen derart ausgelastet, dass S-Bahn- und IC-Züge auf freie Trasse-Slots warten müssen. Liegt in Zürich der Güteranteil auf der Schiene nur bei etwa zehn Prozent, so macht er im Raum Basel heute die Hälfte aus. Und wird Ende 2016 die NEAT mit dem neuen Gotthard-Basistunnel eröffnet, kommen noch einmal deutlich mehr Güterzüge. Die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene ist ökologisch erwünscht; sie kann jedoch den regionalen Personenverkehr zurückdrängen. So wird das «Herzstück» für die S-Bahn zum zentralen Schleichweg durch das Nadelöhr Basel, weil seine Gleise für Transitzüge zu steil sind.

Für die chronisch überfüllte Basler Innenstadt könnte das Projekt zum mehrfachen Befreiungsschlag werden: Steigen Auto- und Tramfahrende auf die S-Bahn in die City um, wird auch ein fussgängerfreundliches Auslichten der «grün gelbe Wand» genannten Tram-Kolonnen auf der Marktplatz-Achse einfacher. Nimmt der Anteil des Lokalverkehrs auf der Osttangente –

laut Bund heute siebzig Prozent – dank S-Bahn ab, könnten teure Ein- und Ausfahrten erlässlich werden. Verzichten dank schnellem ÖV-Angebot mehr Leute auf das Auto, entschärft dies zudem die Diskussionen um Parkkarten-Preise oder neue City-Parkhäuser.

Den Protagonisten der Verkehrspolitik erscheint ein Basler S-Bahn-Stadttunnel immer einsichtiger, während das «Herzstück» von der Bevölkerung wohl noch als Science-Fiction eingeschätzt wird. Jedoch dürfte der aktuell erhoffte Inbetriebnahme-Termin 2025 für die meisten sehr wohl erlebbar sein. Mit gegen 1,5 Milliarden Franken Kosten ist das «Herzstück» indes ein Generationenwerk – wie einst die ersten Jura- und Alpen-Bahntunnels. Nachdem die beiden Basel ihren Variantenstreit Ende 2010 beigelegt haben, ist nun die Finanzierung zu klären. Im ewigen Gerangel um die Bundes-Töpfe wurde ein gemeinsames Büro eingerichtet – in Liestal. Kosten-Nutzen-Verhältnis, zeitaufwendige Planung und weiträumige Koordination machen Wessels optimistisch, dass die finanzielle Formschwäche von Basel-Landschaft das «Herzstück» nicht gefährde.

Teurer Trend «unter den Boden»

Nicht zufällig wird das «Herzstück» unter dem Boden geplant, ist doch in städtischen Zentren am Tageslicht kaum noch freier Platz. Weil die A2-Osttangente zwischen Schienen und Gebäuden eingeklemmt ist, erscheint ein Ausweichen nach unten logisch. Zehntausend Personen fordern in einer Petition die Tunnel-Variante, und auch Wessels hegt Sympathien. Hatte Basel-Stadt beim für die Autobahnen verantwortlichen Bund bisher zur Entlastung der Quartiere auf einer Überdachung bestanden, so böte ein Tunnel der Anwohnerschaft mehr Schutz – wäre jedoch laut Bundesamt für Strassen (ASTRA) mindestens doppelt so teuer wie der auf rund eine Mil-

liarde veranschlagte, ebenfalls aufwendige Spur-Ausbau auf bestehendem Niveau. Und wegen dem Lokalverkehr und den Anschlüssen würde der Bund den Kanton zur Kasse bitten.

Hinter vorgehaltener Hand betrachten übrigens Basler Verkehrspolitiker jedweder Couleur die deutsche A98-Autobahnspanne vom schweizerischen Rheinfelden via Nollinger Berg und Lörrach an den Oberrhein als heimliche, grossräumige Basler Ost-Umfahrung. Die deutsche Seite will diese Funktion nicht propagieren, doch der Ausweichverkehr auf die A98 dürfte auch ohne offizielle Hinweise umso stärker zunehmen, je mehr Staus in Basel die A2/3 blockieren.

Wessels hat neben «Herzstück» und Osttangente noch einen dritten Tunnel in der Pipeline: Mit der in den Sechzigerjahren angeordneten Gundeldinger-Unterfahrung vom Leimental zur Autobahn will er dem Quartier ab etwa 2020 die Hälfte des heutigen Verkehrs ersparen. Auch Nauenstrasse und Cityring würden davon profitieren. Allerdings gingen von den gut sechshundert Millionen Gesamtkosten 35 Prozent zulasten des Kantons. Trotz seiner Aussage, neben dem S-Bahn-Ausbau dürfe man «als flankierende Massnahme» nicht auch die Strassen zu sehr ausbauen, steht der Gundeli-Tunnel auf Wessels' Wunschliste weit oben.

Die hohen Kosten drängen in den nächsten Jahren eine Priorisierung zwischen «Herzstück», Osttangente-Tunnel und Gundeli-Tunnel auf. Für das «Herzstück» stehen dabei die Chancen nicht schlecht, denn die aktuellen politischen Mehrheitsverhältnisse weisen nicht auf eine Trendwende in der Verkehrspolitik hin. Das Auftauchen der Grünliberalen hat das grüne Element gestärkt, und die Basler Stimmberechtigten entscheiden in Verkehrsfragen schon seit einer Dekade fast konsequent grün.