«Zeitbombe Osttangente – Jetzt muss eine Lösung her!» Medienkonferenz vom 19.5.2014
M E D I E N M I T T E I L U N G

«Zeitbombe Osttangente – Jetzt muss eine Lösung her!»

Die Osttangente hat ihre Kapazitätsgrenze längst überschritten. Die nötigen Ausbauplanungen wurden immer wieder verzögert. Darum haben sich die regionalen Verkehrs- und Wirtschaftsverbände zusammengetan, um den dringenden Handlungsbedarf aufzuzeigen. In einer erstmals gemeinsam durchgeführten Medienkonferenz haben sie heute Morgen einen detaillierten Katalog mit konkreten Forderungen vorgestellt. Ziel: Ein rascher Entscheid vonseiten Politik, welche Variante umgesetzt werden soll.

Basel, Liestal, Muttenz, Füllinsdorf. «Die Basler Osttangente ist **die** wirtschaftliche und verkehrliche Hauptschlagader, der Lebensnerv der Region Basel», sagte **Christian Greif,** Geschäftsführer des ACS beider Basel, am Montagmorgen in den Räumlichkeiten der Uniplan Switzerland im St. Jakob-Turm in Basel. An einer gemeinsamen Medienkonferenz der beiden Verkehrsverbände ACS beider Basel und TCS beider Basel sowie der Wirtschaftsverbände Gewerbeverband Basel-Stadt, Handelskammer beider Basel und Wirtschaftskammer Baselland unterstrichen die Verbandsvertreter, dass die Politik jetzt unverzüglich handeln muss. Greif wies darauf hin, dass die Osttangente nach der Autobahn A1 zwischen Wallisellen und dem Brüttisellerkreuz die zweitmeist befahrene Autobahn in der Schweiz mit bis zu 150'000 Fahrzeugen pro Tag ist. «Und jedes Jahr stehen die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer noch länger im Stau. Dies zum Schaden von Wirtschaft und Umwelt.» Das Problem sei längst erkannt. «Aber Lösungen liegen immer noch nicht auf dem Tisch», so Greif.

Christoph Buser, Direktor der Wirtschaftskammer Baselland, betonte die zentrale Bedeutung der Osttangente regional, national und international. Der Strassenabschnitt sei gleichermassen wichtig für KMU, Industrie und Pendler. «Der tägliche Stau-Wahnsinn auf der A2 zwischen Augst und der Grenze zu Deutschland kostet alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer auf der Strasse Nerven – und die Wirtschaft bares Geld», so Buser. Auf diese Problematik habe er mit parlamentarischen Vorstössen in seiner Funktion als FDP-Landrat und Präsident der Baselbieter Task-Force Anti-Stau bereits im September vergangenen Jahres aufmerksam gemacht und im Rahmen des «5-Punkte-Plans zur Entlastung der Verkehrsachse Augst-Basel» eine rasche Lösung verlangt. Das gelte umso mehr, als schlichtweg zu wenige Ausweichmöglichkeiten auf Lokalstrassen bestehen. «Wo sollen die Autofahrer auch hin?», fragte Buser rhetorisch. Schliesslich werden sie Dank des Gegenvorschlags zur Städteinitiative und dem neuen verkehrspolitischen Leitbild des Kantons Basel-Stadt immer stärker auf die Nationalstrassen gedrängt. «Der anhaltende Drang zum Rückbau von Strassenverbindungen tut sein Übriges hinzu.» Wenn nicht bald eine pragmatische Lösung gefunden und rasch umgesetzt werde, verliere unsere Region im internationalen Standortwettbewerb weiterhin an Boden. «Ohne zügigen Ausbau der Strasseninfrastruktur ist nicht zuletzt auch die Umsetzung der Baselbieter Wirtschaftsoffensive existentiell gefährdet», sagte Buser. Dabei könne der nachhaltige Ausbau der Osttangente nur der erste Schritt sein hin zu einer Ringlösung um die Stadt, wie die Wirtschaftskammer sie ebenfalls im Rahmen des 5-Punkte-Plans gefordert habe.

Martin Dätwyler, Stv. Direktor der Handelskammer beider Basel, betonte, dass die Strukturerweiterung der Osttangente auch aus Sicht des Bundes enorm wichtig sei. In seiner Botschaft zum Programm Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz, kurz PEB, sei eine Milliarde Franken dafür reserviert worden. Das Geld stehe nach wie vor für die ursprünglich vom Bundesamt für Strassen vorgelegte oberirdische Variante bereit. «Diese hat eine einfache Spurerweiterung in beiden Richtungen vorgesehen und wäre bautechnisch wie auch finanziell umsetzbar», so Dätwyler. Der Bund würde den Ausbau im Umfang von einer Milliarde komplett finanzieren. Aber hier ticke eine Zeitbombe. Wenn sich die Regierung des Kantons Basel-Stadt nicht für eine Variante entscheiden könne, drohe eine Zurückstufung des Projekts Osttangente. «Das hiesse, die Osttangente würde um weitere Jahre verzögert, und vor allem würde der Region die Milliarde durch die Lappen gehen», warnte Dätwyler. Um dies zu verhindern, müsse sich der Stadtbasler Regierungsrat noch im Jahr 2014 für eine Variante entscheiden und so ein klares Signal nach Bern senden. Die vom Kanton Basel-Stadt als Gegenvorschlag propagierte Tunnellösung mit lediglich zwei Spuren Richtung Norden könne bei genauerer Betrachtung nicht funktionieren, da oberirdisch in der Süd-Nord-Richtung nur noch eine einzige Spur für den Lokalverkehr frei bliebe. «Diese müsste sämtlichen lokalen Verkehr und damit 70 Prozent des gesamten Verkehrsaufkommens bewältigen», so Dätwyler. Zudem erwarte er von den Behörden eine Verbesserung des Informationsflusses zum Planungsstand der Varianten.

Gabriel Barell, Direktor des Gewerbeverbands Basel-Stadt, forderte eine rasche, funktionelle und stadtverträgliche Lösung. Diese müsse folgende Kriterien erfüllen: Erstens müsse die gewählte Lösung rasch beschlossen werden können, damit mit dem Bau möglichst bald begonnen werden könne. Ein rascher Beschluss noch in diesem Jahr sei notwendig, damit die Osttangente im Programm Engpassbeseitigung nicht zurückgestuft und somit um Jahre verzögert werde. «Zweitens muss das Projekt funktionell sein», sagte Barell. Das bedeute, dass die gewählte Lösung sowohl für den Transit- als auch für den regionalen und lokalen Verkehr substanzielle Verbesserungen mit sich bringen müsse. Zum einen müsse der überregionale und internationale Verkehr möglichst rasch und hindernislos durch Basel hindurchfliessen können. Zum anderen müsse die Osttangente den lokalen und regionalen Verkehr mit Zielort Basel und Umgebung aufnehmen und verteilen können. «Drittens muss die Osttangente stadtverträglich ausgebaut werden. Eine stadtverträgliche Lösung vereint die Bedürfnisse der Anwohnenden, der Pendler sowie der lokalen Wirtschaft gleichermassen.» Die Wessel'sche Variante einer Bypass-Lösung entspreche diesen Kriterien nicht. Als machbare Variante nannte Barell stattdessen den Bau eines neuen 2x2-spurigen Tunnels für den regionalen und internationalen Transitverkehr mit der hierfür notwendigen Kapazität. Auch eine oberirdische Lösung sei vorstellbar. «Um diese Variante auch stadtverträglich gestalten zu können, fordern wir die vollständige Einhausung der Osttangente zwischen der Verzweigung Gellert und dem Schwarzwaldtunnel», sagte Barell. Es gehe nicht darum, bereits zum jetzigen Zeitpunkt eine spezifische Bauvariante festzulegen, sondern vielmehr bewusst den Variantenfächer zu öffnen, so Barell.

Dieses Votum unterstützte auch **Lukas Ott,** Geschäftsführer des TCS beider Basel. Alle drei genannten Varianten müssten geprüft werden inklusive der oberirdischen Variante samt Einhausung, die vom Kanton Basel-Stadt offensichtlich als nicht umsetzbar abgetan werde. Ein Entscheid müsse nun rasch erfolgen. «Es kann nicht sein, dass bei der Osttangente erst wieder zehn Jahre lang geplant wird und dann irgendwann nach 2030 der Baubeginn erfolgt», gab Ott zu Bedenken. Der Kanton Basel-Stadt müsse klare Signale für die parlamentarische Debatte beim Bund im Rahmen der zweiten Programmbotschaft Engpassbeseitigung auf den Nationalstrassen, PEB, senden. «Wir haben Frau Bundesrätin Leuthard am 7. Mai 2014 hier in Basel gehört: der Bund stellt 1 Milliarde zur Verfügung und der Kanton Basel-Stadt holt sie nicht ab!» Mit der Engpassbeseitigung auf der Osttangente alleine sei es aber nicht getan. Es brauche eine Gesamtsicht auf der A2 im Raum

Basel zwischen dem Anschluss Badischer Bahnhof bis zur Verzweigung Augst. Bereits heute sei dieser Bereich beim Bund als stärkste Problemstufe III ausgewiesen. Und die bestehenden Probleme werden bis 2030 markant zunehmen. Dies insbesondere aufgrund des verstärkten Bevölkerungswachstums. «Wir fordern deshalb, dass die Kantone Basel-Stadt und Baselland in diesen Fragen zusammenarbeiten, und dass der Abschnitt zwischen der Verzweigung Hagnau und dem Anschluss Liestal in die Planung mit einbezogen wird», so Ott. Nur auf diese Weise könne die Region Basel vom Infrastrukturfonds des Bundes gesamthaft profitieren.

Mit der ersten gemeinsamen Medienkonferenz der grossen regionalen Verkehrs- und Wirtschaftsverbände machen diese auf die täglich prekäre Situation auf der A2 zwischen Basel und Augst aufmerksam. Das Ziel der fünf Organisationen ist klar: Jetzt braucht es einen raschen Entscheid vonseiten Politik, welche Variante umgesetzt werden soll. Bundesbern braucht diesbezüglich ein unmissverständliches Signal aus unserer Region – und zwar rasch. Weitere Verzögerungen darf es keine geben.

Kontakte

ACS beider Basel
Christian Greif, Geschäftsführer
Telefon 079 252 22 63

Gewerbeverband Basel-Stadt
Dr. Gabriel Barell, Direktor
Telefon 061 227 50 10

Handelskammer beider Basel
Martin Dätwyler, Stv. Direktor
Telefon 061 270 60 80

TCS beider Basel
Lukas Ott, Geschäftsführer
Telefon 061 906 66 45

Wirtschaftskammer Baselland
Christoph Buser, Direktor
Telefon 076 324 98 33