

Verschobener Baustart sorgt für Ärger

Bundesamt für Strassen sieht den Baubeginn des Basler Rheintunnels frühestens 2029 – die Rede war von 2025

Von Martin Regenass

Basel. Unbestritten ist in der Region seit Längerem, dass die chronisch überlastete Basler Osttangente ausgebaut werden muss. Doch 2011 wehrte sich die Basler Bevölkerung mittels einer Petition erfolgreich gegen eine oberirdische Spurerweiterung durch das Bundesamt für Strassen (Astra). Drei Jahre später, 2014, präsentierte das Astra mit dem Rheintunnel eine Ersatzvariante. In Birsfelden sollen die Autos in einen Tunnel abtauchen, der unter dem Rhein hindurchführt und bei der Nordtangente in Basel wieder an die Oberfläche gelangt. Das Astra sprach von einem möglichen Baubeginn im Jahre 2025. Vor Kurzem nun hat das Astra diese Prognose nach hinten korrigiert. So sollen die Bagger und Tunnelbohrmaschinen frühestens 2029 auffahren. Das erste Auto könnte laut Astra frühestens 2037 durch den Tunnel fahren.

«Das ist viel zu spät», sagt Lukas Ott. Die Nachricht des Astra über den Aufschub des Baubeginns hätte den Geschäftsführer des Touringclubs beider Basel (TCS) «ohne Vorwarnung» getroffen. Die Verkehrssituation in Richtung Osttangente sei bereits heute «prekär». «Wenn die Bevölkerung in der Region weiterhin zunimmt und zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden, dann wird auf der A2 bald Chaos herrschen», sagt Ott. Eine Erklärung für den nach hinten datierten Baubeginn hat er nicht. Er werde aber mit den Verantwortlichen beim Astra sowie den Kantonen Basel-Stadt und Baselland das Gespräch suchen. Einen möglichen Grund für die Verzögerung sieht Ott in der Kommunikation.

«Es ist ein offenes Geheimnis, dass die Baudirektionen von Basel-Stadt und Baselland sich gegenseitig nicht gut absprechen. Möglicherweise machen sie nicht genügend Druck gegenüber dem Astra, sodass das Bundesamt die Planung nicht tüchtig vorantreibt.»

Bund Interessen klarmachen

Eine bessere Zusammenarbeit zwischen den Kantonen Baselland und Basel-Stadt in Sachen Strassenverkehr fordert auch der Vizepräsident der FDP Basel-Stadt, Daniel Seiler: «Wir hier in Basel wursteln etwas und ebenso tut es das Baselland. Es gibt beim Autoverkehr keine abgestimmte regionale Verkehrspolitik.» Beim geplanten Herzstück – dem Ausbau der regionalen S-Bahn – sei dies anders. Seiler: «Da haben die Kantone ein Team gebildet und ziehen an einem Strick. Das müsste auch beim Strassenverkehr getan werden, um die Interessen gegenüber dem Bund klarzumachen.»

Christian Greif, Geschäftsführer des Automobilclubs Sektion beider Basel



Soll Osttangente entlasten. Der Rheintunnel (rot) könnte zwischen Birsfelden und der Nordtangente realisiert werden.

(ACS), sieht einen Personalentscheid als Indiz dafür, dass der Strassenverkehr vor allem im Kanton Basel-Stadt «stiefmütterlich» behandelt werde. So hat das Basler Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) von Hans-Peter Wessels (SP) vor Kurzem mitgeteilt, dass Rudolf Dieterle «sofort als Projektkoordinator des Bahnknotens Basel» amte. Der ehemalige Direktor des Astra hat nach seiner Pension im Mai 2015 eine Teilzeitstelle im Tiefbauamt angetreten. Eingestellt worden ist Dieterle, um die «Umsetzung der Strategie Hochleistungsstrassen» zu unterstützen. In einer Medienmitteilung hiess es damals, dass Dieterle «insbesondere die Projektierungsarbeiten zugunsten des Rheintunnels und der flankierenden Massnahmen an der Osttangente» begleiten werde.

Dazu Greif: «Mit seinem Teilzeitpensum wird sich Dieterle jetzt wohl nicht mehr gross um die Strasse kümmern können. Das ist verantwortungslos. Ich habe das Gefühl, dass die Planung zum Bau des Rheintunnels verschleppt wird.» Das sei «sehr unverständlich», weil die Autobahn durch die Sanierungen des Schänzlitunnels und der Osttangente bereits in den nächsten Jahren im Verkehr ertrinken werde und das Chaos programmiert sei. Greif:

«Was fehlt, ist eine Gesamtkoordination zwischen den Kantonen Baselland und Basel-Stadt wie bei der Bahn auch für die Autobahn.»

Behörden dementieren Einwände

Das Basler Tiefbauamt lässt den Vorwurf, dass die Planung des Rheintunnels mit dem Personalentscheid Dieterle vernachlässigt werde, nicht gelten. «Rudolf Dieterle wird den Kanton weiterhin rund um die Projektierung des Rheintunnels unterstützen, das Mandat ist nicht beendet», sagt Tiefbauamt-Sprecher Daniel Hofer. Er weist auch die Einwände zurück, wonach der Kanton Basel-Stadt kein Interesse an einem schnellen Baubeginn des Rheintunnels habe. «Der Kanton Basel-Stadt hat das Bundesamt für Strassen aufgefordert, die Arbeiten speditiv an die Hand zu nehmen. Wir haben dem Bundesamt zugleich jegliche Unterstützung für die schnellstmögliche Umsetzung des Rheintunnels zugesichert.»

Ähnlich tönt es bei der Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Baselland. Mediensprecher Dieter Leutwyler widerspricht der Darstellung, wonach die beiden Kantone nicht am selben Strick ziehen würden. «Neben der Koordination Baselland und Basel-

Stadt ist insbesondere auch die Koordination mit dem Bund als Bauherrschafft wichtig», sagt Leutwyler. Für beide Kooperationen bestünden einerseits regelmässige Arbeitssitzungen allgemeiner Art, bei denen das Projekt Rheintunnel angesprochen werde. Andererseits sei eine eigene Projektorganisation aufgebaut worden, in der die Kantone auf mehreren Stufen Einsitz nehmen würden.

Diese Darstellungen der Behörden beurteilt Martin Dätwyler kritisch. Der stellvertretende Direktor der Handelskammer beider Basel sagt: «Es gilt zu klären, weshalb das Astra den Baubeginn um vier Jahre verschoben hat, schliesslich hat das Bundesamt keine Begründung abgegeben. Es kommt aber der Verdacht auf, dass nicht mit der nötigen Priorisierung gearbeitet wird.» Dätwyler fordert daher eine «schlagkräftige, breit abgestützte Planungs- und Umsetzungsorganisation mit genügend Ressourcen». Je gezielter Leute eingesetzt würden und je entschlossener die Kantone beim Astra den Rheintunnel einforderten, desto schneller käme die Planung voran. In diese Planungsorganisation seien laut Dätwyler auch Deutschland und Frankreich einzubeziehen sowie die Gemeinden Birs-

felden und Muttenz. Letztere sind aktuell nicht in den Prozess eingebunden (siehe Interview). Dätwyler: «Es ist wichtig, dass wir jetzt gegenüber dem Astra geschlossen auftreten. Sonst wird sich die Kapazitätserweiterung weiter verzögern.»

Einsprachen verzögern Projekte

Das Astra erklärt den Aufschub des Baubeginns von 2025 auf 2029 mit anderen Bauprojekten auf den Schweizer Autobahnen. «Das aktuelle Terminprogramm, das auf den jüngeren Erfahrungen ähnlicher Grossprojekte basiert, geht davon aus, dass ein Baubeginn des Rheintunnels circa 2029 realistisch ist», sagt Richard Kocherhans, Filialchef des Astras in Zofingen und zuständig für die Region Nordwestschweiz. Als Beispiele nennt er die Spurerweiterung auf der A1 zwischen Härkingen und Wiggertal sowie den Streifenbau auf der A1 zwischen Luterbach und Härkingen. Die Dauer vom Beginn der Planung bis zur Fertigstellung dauerte dort rund 15 Jahre. Während zwölf Jahren wurde geplant und Bewilligungsverfahren wurden geführt. Auf weitere drei Jahre belief sich die reine Bauzeit. Allerdings handelt es sich dabei um einen oberirdischen Bau und keinen Tunnel. Die Fertigstellung des Rheintunnels beziffert das Astra daher auf 2037 bis 2040. Kocherhans: «Es handelt sich um eine Schätzung, da die Dauer der Bewilligungsverfahren nicht vorausgesagt werden kann.» Damit spricht Kocherhans mögliche Einsprachen gegen das Projekt an, die möglicherweise bis vor Bundesgericht gehen und den Baustart verzögern.

Eine mögliche Einsprache könnte beispielsweise vom Verkehrsclub der Schweiz beider Basel (VCS) kommen. Geschäftsführerin Stephanie Fuchs: «Wir sind grundsätzlich gegen Spurerweiterungen auf den Autobahnen, weil ein Ausbau zu Mehrverkehr führt. Falls die Umweltschutzgesetzgebung bei der Planung des Rheintunnels nicht eingehalten wird, werden wir uns vorbehalten, eine Einsprache zu machen.»

Dass die Umweltschutzgesetzgebung eingehalten wird, sei auch für die SP selbstverständlich, sagt SP-Grossrat Stephan Luethi-Brüderlin. Zudem sei auch bei der SP der Wille für eine möglichst rasche Lösung vorhanden. «Je früher der Rheintunnel gebaut ist, desto schneller ist die Bevölkerung in den Quartieren Breite, Gellert und Rosental entlastet.» Wichtig sei hierbei aber auch die Sanierung der Osttangente mit Lärmschutzwänden oder gar einer Überdachung. Darauf muss die Bevölkerung nicht so lange warten wie auf den Rheintunnel. Mit den Sanierungsarbeiten soll voraussichtlich 2018 begonnen werden.

«Der Rheintunnel wird es auf Bundesebene sehr schwer haben»

Der Birsfelder Gemeindepräsident Christof Hiltmann (FDP) bezweifelt, dass der Rheintunnel jemals gebaut wird

Von Martin Regenass

BaZ: Herr Hiltmann, Sie stehen dem Rheintunnel kritisch gegenüber. Weshalb?

Christof Hiltmann: Ich zweifle stark am Kosten-Nutzen-Verhältnis des Projekts. Für die Summe von 1,4 Milliarden Franken gibt es meiner Meinung nach sinnvollere Lösungen. Mein Hauptkritikpunkt ist aber, dass sich mit dem

Rheintunnel an der prekären Situation zwischen Pratteln und Hagnau nichts ändern wird. Diese Passage müssen die Autofahrer weiterhin fahren, um in den Rheintunnel zu gelangen. Es ist zwar immer die Rede davon, dass der Rheintunnel die Osttangente entlasten werde. Die Osttangente beginnt im Grunde aber schon in Pratteln, und daher macht es einfach keinen Sinn, den Verkehr weiterhin bis vor die Tore Basels zu führen.

Wie sieht Ihre Lösung aus?

Einerseits müsste man als Nordumfahrung die A98 auf deutschem Gebiet benutzen. Andererseits müsste die stadtnahe Südumfahrung Basels mit dem Zubringer und der Umfahrung Allschwil und dem Gundelitunnel endlich realisiert werden. Dieser Ring würde die Effizienz des Verkehrs in Richtung Frankreich steigern. Zudem sollte eine Kapazitätserhöhung ab Pratteln bis und mit Osttangente mittels Freigabe der Pannestreifen für den Verkehr erfolgen.

Die A98 steht wegen eines Staatsvertrages mit Deutschland nicht zur Diskussion, den Gundelitunnel will der Basler Verkehrsdirektor Hans-Peter Wessels (SP) nicht bauen.

Den Staatsvertrag könnte man ändern, was aber mit einem politischen Aufwand verbunden ist. Unmöglich ist das allerdings nicht. Mein Landratskollege Christoph Buser und ich haben dazu vor drei Jahren einen Vorstoss lanciert. Was den Gundelitunnel betrifft, hoffe ich, dass in Basel dieses Projekt als Ringschluss wieder mehr Unterstützung erhält. Eventuell braucht es da neue politische Kräfte.

Wichtig ist, dass das Baselbiet die von der Bevölkerung gutgeheissenen Zubringer und die Umfahrung Allschwil vorantreibt.

Der Bund hat 20 Millionen ausgelöst für Ingenieur-Planungsarbeiten am Rheintunnel. Das Projekt ist angelaufen. Weshalb sind sie trotzdem skeptisch?

Ich zweifle stark daran, dass das Geld gut investiert ist. Der Rheintunnel wird es auf Bundesebene bei der Ausmarchung mit anderen Strassenprojekten sehr schwer haben. Die Gefahr

«Bei der Infrastruktur des Verkehrs braucht es eine überregionale Strategie.»

besteht, dass das Geld aus dem Nationalfonds in andere, effizientere Projekte fließen wird. Deshalb kann ich mich für den Rheintunnel nicht begeistern.

In einem Vorstoss üben Sie Kritik an der Baslerbieter Regierung, dass sie untätig sei. Aus der Baudirektion heisst es, dass es regelmässige Arbeitssitzungen gebe.

Es mag ja sein, dass Arbeitssitzungen stattfinden. Fakt ist, dass sich die Baslerbieter Seite in jüngster Zeit nicht zum Projekt geäussert hat. Auch wir in Birsfelden und Muttenz hören nichts. Wir müssen bei diesen Sitzungen auch nicht zwingend dabei sein, aber der Kanton sollte unsere Meinung abholen und ins Projekt einbringen.

Wie müsste die Region Ihrer Meinung nach vorgehen?

Im Bereich Verkehrsinfrastruktur müsste man eine überregionale Strategie fahren. Man könnte zum Beispiel einen Fonds gründen, welcher von den Nordwestschweizer Kantonen alimentiert wird, um Projekte zu finanzieren. Auch das grenznahe Ausland könnte eingebunden werden. Diese Idee steht zwar im Raum, konkret umgesetzt ist aber noch nichts.

Bald werden Schänzlitunnel und Osttangente saniert. Wann kollabiert die Autobahn in und um Basel?

Das ist bereits passiert. In Birsfelden zeigt sich das an den Gemeindestrassen, die wir zur Stosszeit ab 16 Uhr sperren müssen. Bei den beiden

Sanierungsprojekten Schänzli und Osttangente operieren wir zuzusagen am offenen Herzen, ohne einen Bypass für Kapazitätserhalt zu legen. Das wird zum Infarkt, also der Steigerung des Kollapses, führen.

Der Basler Verkehrsdirektor Hans-Peter Wessels zitiert gerne eine Studie der Credit Suisse, wonach die Region nicht so stark staugeplagt sei wie andere Regionen. Was halten Sie davon?

Aus Birsfelder Sicht und als regelmässiger Benutzer des regionalen Strassennetzes mutet diese Aussage zynisch an. Fakt ist, dass der Verkehr in der Region täglich stillsteht. Ich erlebe die Auswirkungen dieser Misere jeden Tag in unserem Dorf. Da interessiert mich eine Studie aus Zürich nicht wirklich. Dass es anderen schlechter gehen soll, ist nicht wirklich ein befriedigendes Argument.

Wann wird der Rheintunnel aus Ihrer Sicht realisiert sein?

Ich denke nicht, dass er realisiert wird. Einerseits ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis zu ungünstig und andererseits der Planungshorizont viel zu lang.