



Jahresbericht 2013 des Präsidenten

1. Fokus der Arbeit

Obwohl die grossen Schlagzeilen und öffentlichkeitswirksamen Auftritte im Jahre 2013 weitgehend fehlten, ging uns auch im vergangenen Jahr die Arbeit nicht aus. Aufschlussreich ist, dass verschiedene Voten und Gespräche an diversen Veranstaltungen Verkehrsfragen betreffend zeigen, dass weite Kreise der Öffentlichkeit in der Zwischenzeit davon ausgehen, dass die Osttangente in Zukunft im Tunnel verlaufen wird. Da diese Wunschvorstellung leider noch nicht der Realität entspricht, galt es im vergangenen Jahr, in den Medien, an besagten Veranstaltungen sowie im Gespräch mit Regierungsrat Wessels und den verantwortlichen Leuten im Kantonalen Bau- und Verkehrsdepartement unverdrossen den jetzigen Zustand anzuprangern, eine stadtverträgliche Lösung zu fordern und die Opposition gegen den oberirdischen Ausbau zu bekräftigen. Der Vorstand tagte im Jahr 2013 sechsmal.

2. Besprechung mit Regierungsrat Wessels und seinen Mitarbeitern

Am 20. Juni 2013 traf sich eine Delegation der IG Osttangente und unseres Vereins mit den Spitzen des Bau- und Verkehrsdepartements Basel-Stadt zur Information über den Stand der Planung Osttangente und zum gegenseitigen Meinungs austausch. Die erfreuliche Nachricht war, dass der oberirdische Ausbau offenbar für die Basler Behörden nicht mehr zur Debatte steht. Auf Bundesebene scheint dies nach dem Besuch von Bundesrätin Doris Leuthard in Basel vom letzten Montag wieder offen. Die negative Information war, dass nach den Plänen des BVD der oberirdische Teil der Osttangente weiter betrieben werden soll. Regierungsrat Wessels stellte uns den bekannten zweispurigen, nur in S-N-Richtung befahrbaren Tunnel vor. Auf der bestehenden Osttangente wären 3 Spuren für den N-S-Verkehr, eine Spur für den entgegengesetzten Lokalverkehr vorgesehen. Vage wird ein späterer teilweiser Rückbau der Osttangente in Aussicht gestellt. Dass wir das vorgestellte Projekt zwar für einen Schritt in die richtige Richtung halten, jedoch auf eine Tunnellösung in beiden Fahrtrichtungen pochten, stiess bei einigen Vertretern des BVD auf Unverständnis, was uns jedoch natürlich nicht von unserer grundsätzlichen Position abrücken liess. Auf Herbst 2013 wurde uns eine weitere Sitzung versprochen, welche von Seiten des BVD infolge mangelnder neuer Erkenntnisse abgesagt wurde. Das ASTRA prüfe nach wie vor das Projekt „Bestvariante“.

3. Sitzung mit Ständerätin Anita Fetz

Ernüchtert über den schleppenden Gang der Osttangente frage, trafen sich Mitglieder der IG und unseres Vereins am 16. Oktober 2013 mit Anita Fetz, um Rat über ein erfolgsver-



sprechendes weiteres Vorgehen zu holen. Die Ständerätin begrüsst das Wachhalten des Themas mittels regelmässigen Leserbriefen und anderen Verlautbarungen, bestärkt uns in unserem Vorhaben, den anerkannten Verkehrsfachmann Peter Bachmann damit zu beauftragen, eine Variant-Skizze auszuarbeiten und damit unter Umständen an die Öffentlichkeit zu gehen, verspricht, beim Direktor des ASTRA Rudolf Dieterle für die Tunnellösung zu werben und sichert uns weiterhin ihre Unterstützung zu.

4. Besprechungen mit dem Verkehrsexperten Peter Bachmann

Wie oben angesprochen, beauftragten die IG und unser Verein Peter Bachmann, den ehemaligen Leiter des Tiefbauamtes BS, Exgrossrat und ausgewiesenen Stadtplaner, Alternativen zur „Bestvariante“ zu prüfen und zu skizzieren. Er hält zwei richtungsgetrennte Tunnel mit je zwei Fahrspuren unter dem Rhein und der Grundwasserschicht für technisch absolut machbar, fragt sich jedoch, ob der Mitteleinsatz (hohe Kosten) verhältnismässig sei. Er favorisiert zum jetzigen Zeitpunkt betriebliche Massnahmen wie eine weitere Temporeduktion zur Steigerung der Kapazität um mindestens 20%, einen wirkungsvollen Lärmschutz, die Transitbeschilderung auf der A 98 (zwischen Weil und Rheinfeldern) und die Auslastung der rollenden Schiene. Selbstverständlich versteht er unsere Forderung nach zwei Tunnel und würde, wohnte er hier, wohl gleich argumentieren. Vom ins Auge gefassten Gang an die Öffentlichkeit wird angesichts des ambivalenten Resultats der Untersuchung vorerst abgesehen.

5. Verkehrsliga beider Basel macht Druck beim Astra

Eine Delegation der Verkehrsliga beider Basel sprach am 22. November 2013 beim ASTRA vor, um Druck für eine rasche Engpassbeseitigung zu machen. Bei einigen Mitgliedern herrscht offenbar die Meinung, die Politik bremse, deshalb müsse die Wirtschaft Dampf machen, unter Umständen müsse dabei die oberirdische Verbreiterung in Kauf genommen werden. Dank unseren guten Kontakten über unser Vereinsmitglied Benny Zeuggin zu Peter Winiker, Präsident ig kleinbasel und Delegationsmitglied, konnten wir an einer Sitzung mit ihm unsere Position darlegen und begründen. Peter Winiker teilt unsere Meinung und vertrat sie beim ASTRA. Dieses behauptet, durch die Eingabe der „Bestvariante“ durch das BVD BS, welche es eingehend prüfen müsse, verzögere sich die Engpassbeseitigung an der OT um 7-15 Jahre. Das ASTRA sieht für das Projekt „Tunnel S-N“ und „Gundelitunnel“ vier Problemfelder. Erstens müsste der Tunnel unter dem Trassee des Erlenmattrams massiv verstärkt werden, was eine immense Verteuerung bedeuten würde. Dasselbe Problem entstünde zweitens beim „Gundelitunnel“ unter dem Tram Margarethenstich. Drittens fehle das Geld an der Osttangente, wenn es ins „Gundelitunnel“ fliesse. Und viertens würde die geforderte Transitsignalisation für die A 98 den



Bau einer leistungsfähigen Zollabfertigungshalle in Rheinfeldern bedingen, die aber beim Hafenbecken 3 in Basel erstellt werde. In Rheinfeldern fehle der Platz. Die Frage stellt sich, ob das ASTRA hier eine fiese Rolle spielt, es würde gerne den Anliegen der Wirtschaft entgegenkommen, aber diese Absicht wird in Basel verhindert, wohl auch durch unsere Petition.

6. Weitere Aktivitäten

Dem Ziel, das Thema „Osttangente“ im Bewusstsein der Bevölkerung, der Politikerinnen und der Verwaltung wach zu halten, dienten verschiedene Leserbriefe in den lokalen Print- und Kommentare in den elektronischen Medien. Präsenz markierten wir auch an den Infoveranstaltungen zur Begegnungszone Schwarzwaldallee/Beuggenstrasse am 27. 2. 13 und zur Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im oberen Kleinbasel am 6. 3. 13. Am ersten Anlass konnten die Anwohner verschiedene Wünsche bzw. Forderungen wie Beibehaltung der Boulebahn und des Tischtennistisches sowie Durchgänge in den Rabatten einbringen. Eine Nachfrage beim Tiefbauamt im Januar 14 betätigte die Verzögerung der Arbeiten infolge des Baus des Rocheturms. Im Frühling 2016 wird es endlich so weit sein. Neu war die Info, dass auch die Gashochdruckleitung saniert werden müsse.

7. Einschätzung der Situation am Jahresende und Dank

Stellte sich nach der Einreichung der Petition an Bundesrätin Doris Leuthard und der Unterstützung unserer Anliegen durch das BVD BS sowie durch die Basler Politikerinnen im National- und Ständerat grosse Zuversicht ein, ging es auch im vergangenen Jahr an der Osttangente front nicht wirklich vorwärts. Jedenfalls schien bis letzten Montag wenigstens die oberirdische Verbreiterung der OT im Augenblick auch dank unseres vehementen Einsatzes vom Tisch zu sein. Wir werden unsere Ziele einer überzeugenden Trasseeführung und eines wirkungsvollen Lärmschutzes unverdrossen und hartnäckig weiter verfolgen sowie äusserst wachsam die weitere Entwicklung begleiten und bei Bedarf lautstark und vehement opponieren.

Wie jedes Jahr geht natürlich ein besonderer Dank an meine Vorstandskollegin und -kollegen. Wir sind ein Team, das auf der Grundlage des gegenseitigen Wohlwollens und Respekts die Geschäfte auch kontrovers diskutiert, jedoch immer problemlos zu einer von allen getragenen Meinung gegen aussen findet. Eure tatkräftige Unterstützung und euer Vertrauen schätze ich sehr. Ein ganz besonderes Merci geht selbstverständlich auch wieder an unseren unersetzlichen und überaus kompetenten Webmaster Fabio Barazza.

8. 5. 2014 Bruno Keller-Sprecher