

# «Das ist für alle ein absolutes No-go»

**Baudirektor Hans-Peter Wessels ist überzeugt: Mit einer Verbreiterung der Osttangente würde der Bund in Basel «auf Granit beissen»**

Die Kapazität der Osttangente muss erweitert werden. Hans-Peter Wessels kämpft dafür, dass die Stadtautobahn möglichst unter den Boden verlegt wird. Der Bund könne kein Projekt realisieren, dem die Akzeptanz fehlt.

VON DANIEL BALLMER

Sie führt mitten durchs Stadtgebiet: die Osttangente. Auch die Basler Regierung bezeichnet sie als «grauenhafte Planung der 1960er-Jahre». Vehement wehren sich die Anwohner gegen einen Ausbau um zwei auf sechs Spuren – aus Sicht des Bundes ist das die wirtschaftlichste Variante. Auch für die Kantonsbehörden ist klar, dass die Wohnqualität drastisch sinken würde. Baudirektor Hans-Peter Wessels kann mit den bisher diskutierten Plänen des Bundes denn auch gar nichts anfangen. Er will nur eine unterirdische Lösung akzeptieren.

**Herr Wessels, natürlich würde es zum jetzigen Zeitpunkt niemand öffentlich zugeben. Doch: Eigentlich ist die einfache Spurerweiterung für den Bund doch bereits beschlossene Sache.**

**Hans-Peter Wessels:** Das sehe ich nicht so. Die Osttangente ist extrem stark befahren und bildet einen eigentlichen Flaschenhals im Nationalstrassennetz. Daher ist aus Optik des Bundes eine Kapazitätserweiterung natürlich unumgänglich. Als Regierungsrat des Standortkantons bin ich aber dafür zuständig, die Interessen der Wohnbevölkerung wahrzunehmen. Daher gilt es, den Bund dazu zu bewegen, das Projekt so zu realisieren, dass es bewilligungsfähig und stadtvträglich ist. Das ist mein Job.

**Der Bund hat bisher aber klar signalisiert, dass er nur eine Spurerweiterung als finanziell vertretbar erachtet.**

Der Bund sagt nur, dass man zusätzliche Spuren schaffen muss. In rund zehn Jahren wird er die Osttangente ohnehin mit grossem Aufwand sanieren müssen. Dabei möchte er gleichzeitig die Kapazität erweitern. Der Bund hat bisher aber nicht im Detail festgelegt, wie und wo zusätzliche Fahrspuren genau durchführen sollen. Wir sind noch in einer frühen Phase des Projekts. Die städtebaulichen Aspekte werden erst jetzt einfließen.

**Sie haben die Hoffnung, dass die bisher öffentlich genannten Ideen noch völlig umgekrempelt werden können?**

Würde die Osttangente heute neu geplant, würde das kein Mensch mehr so bauen. Das wäre völlig ausgeschlossen. Würde eine Autobahn mitten durch sehr gute Wohnquartiere gelegt, würde man das ganz selbstverständlich unterirdisch machen. Ich würde daher aus heutiger Sicht ein Fragezeichen dahintersetzen, ob es auch aus Sicht des Bundes vernünftig ist, so viel Geld in die Sanierung der Osttangente zu investieren. Aus unserer Sicht ist es angezeigt, dass man die Osttangente streckenweise neu baut und möglichst unterirdisch legt. Und auch aus Bundesoptik sollte dies zumindest prüfenswert sein. Schliesslich sind wir nicht unter Zeitdruck. Baubeginn wird frühestens in zehn



Für den Basler Baudirektor Hans-Peter Wessels bietet sich hier «die Chance, eine Bausünde aus den 1960er-Jahren endlich zu kompensieren».

Jahren sein. Wir haben also genug Zeit für eine ausgiebige Variantendiskussion.

**In der Bevölkerung aber sind die Befürchtungen schon heute sehr gross.**

Heute kommt das Ganze in der Bevölkerung als Bedrohung daher: Der Bund will die Autobahn verbreitern, die mitten durch Wohnquartiere führt. Ich habe natürlich vollstes Verständnis für jene Anwohner, die gegen das Projekt auf die Barrikaden steigen. Das würde ich auch tun, wenn ich dort wohnen würde. Wir sollten das Projekt aber weniger als Bedrohung denn als Chance auffassen. Es bietet sich hier die Chance, eine Bausünde aus den 1960er-Jahren endlich zu korrigieren und zu versuchen, die Osttangente möglichst unterirdisch zu verlegen. So wäre auch

**«Ich habe bisher noch in keiner Partei jemanden gefunden, der das Projekt in dieser Form unterstützen würde.»**

wieder Land zurückzugewinnen für den Kanton und für die Wohnbevölkerung.

**Die Projektvariante hängt stark von der Finanzierung ab. Eine Milliarde Franken will der Bund bereitstellen. Sie haben also die Hoffnung, dass dieser Kostenrahmen noch zu erweitern ist.** Selbstverständlich. Bei so grossen Pro-

jekten steigt man mit groben Schätzungen ein. Dann folgen Detailuntersuchungen. Wenn es gelingen würde, die Autobahn unter den Boden zu bekommen, würde man zusätzliche wertvolle Flächen – Bauland und Grünflächen – gewinnen. Das muss man in die Rechnung einbeziehen.

**Was macht Sie so optimistisch, dass der Bund seine Pläne noch ändern wird?**

Der Bund hat ein grosses Interesse daran, die Kapazitätserweiterung durchführen zu können. Und ich bin überzeugt davon, dass er mit Plänen für eine Spurerweiterung auf Granit beissen würde. Letztlich hat auch der Bund ein Interesse daran, dass ein Projekt realisiert werden kann, das bei uns einigermassen auf Akzeptanz stösst. Uns ist allerdings bewusst, dass sich der Kanton in einem gewissen Rahmen an dem Projekt beteiligen müssen.

**Dennoch dürfte sich beim Bund die Begeisterung über eine teure Tunnellösung in engen Grenzen halten. Notfalls hätte er gar die Möglichkeit von Enteignungen.**

Richtig. Aber der Bund wird sicher nicht offensiv auf Kollisionskurs gehen. Er sucht ebenfalls sorgfältig nach Lösungen, die auch bei der lokalen Bevölkerung auf Akzeptanz stossen. Insofern bin ich optimistisch, dass wir zu einem guten Projekt kommen werden.

**Der Bund aber ist jahrein, jahraus mit Wünschen aus den Kantonen konfrontiert. Wie wollen Sie ihn davon über-**

**zeugen, dass er gerade in die Osttangente zusätzliche finanzielle Mittel stecken soll?**

Jede Region kämpft dafür, dass grosse Infrastrukturprojekte des Bundes für die dortige Wohnbevölkerung möglichst verträglich sind. Wir müssen dem Bund aufzeigen, dass er das Projekt nur realisieren kann, wenn es in der Stadt auf eine gewisse Akzeptanz stösst. In meiner Beurteilung ist es schlicht unrealistisch, einfach links und rechts eine zusätzliche Fahrspur anhängen zu wollen. Ich kann mir nicht vorstellen, dass ein solches Projekt zu realisieren wäre – weil schlicht die Akzeptanz fehlt. Wenn man sich in der Quartierbevölkerung umhört, ist das Echo sehr deutlich. Das gilt aber auch für die Politik. Ich habe bisher noch in keiner Partei jemanden gefunden, der das Projekt in dieser Form unterstützen würde. Im Gegenteil: Alle werfen die Hände und finden, das sei ein absolutes No-go.

**Wird fehlende Akzeptanz als Argument reichen?**

Die Osttangente ist eine sehr prominente Verkehrsachse. Wir haben auf der Osttangente rund viermal so viel Verkehr wie auf der Gotthard-Achse. Das ist also ein für die ganze Schweiz enorm wichtiger Verkehrsstrang. Der Bund hat alles Interesse daran, das Projekt umsetzen zu können. Er ist gehalten, die Kapazitätserweiterung so umzusetzen, dass die Stadt nicht noch mehr kaputt gemacht wird. Da wurde in der Vergangenheit schon genug kaputt gemacht.

**Wäre ein Ausbau der Osttangente letztlich auch als Beitrag zur Lösung für Basels Verkehrsprobleme zu betrachten?**

Eigentlich nicht. Wenn wir das Problem aber nicht lösen, werden wir auf dem städtischen Strassennetz massive Probleme bekommen: Dann wird der Autobahnverkehr irgendwann in die Quartiere überschwappen. Das wollen wir nicht. Und umgekehrt wäre dann der

**«Der Bund ist gehalten, die Kapazitätserweiterung so umzusetzen, dass die Stadt nicht noch mehr kaputt gemacht wird.»**

Zugang auf die Autobahn als innerstädtische Verbindung sehr erschwert.

**Verschiedene Kräfte in Basel wollen gleich ganz auf den Ausbau verzichten. Auch die Städte-Initiative will die Verkehrsprobleme auf anderem Weg lösen. Realistisch?**

Die Städte-Initiative wäre sehr schwierig umzusetzen. Und auch eine Annahme des Gegenvorschlags würde für den Ausbau der Osttangente eine massive Erschwernis bedeuten. Den dadurch generierten Mehrverkehr auf der Autobahn müssten wir auf dem Stadtstrassennetz wieder kompensieren. Das wäre nur mit einem sehr grossen Aufwand zu schaffen.



Am Nasenweg würde eine Verbreiterung der A2 die überdachte Kantonsstrasse noch näher an die Häuser rücken.



Auf der anderen Strassenseite wäre das Hochhaus in den Klostermatten akut bedroht.



Auch beim Hotel Breite an der Kreuzung Zürcherstrasse/A2 ist der Spielraum bereits heute sehr begrenzt.