



Ausblick 2022

1. Vierspurausbau DB

Wir Vorstandsmitglieder sind im Blick auf die Jahresrechnung immer wieder gefragt worden, wozu wir so viel Geld anhäufen. Ein Grossprojekt der Deutschen Bahn ist ja nach wie vor der Vierspurausbau Karlsruhe – Basel, das infolge unzähliger Einsprachen auf deutschem Gebiet eine starke Verzögerung erfahren hat. Auch wir haben in diversen Einsprachen kritisiert, dass im Gebiet zwischen Vogelsang-Schulhaus und Rheinübergang in westlicher Richtung keine zusätzlichen Lärmschutzmassnahmen (LSM) vorgesehen sind, obwohl selbstverständlich mit einer extremen Lärmzunahme zu rechnen ist. Mit diesen Forderungen sind wir jeweils abgeblitzt. Ist der Vierspurausbau umgesetzt, werden die Lärmwerte in einigen Liegenschaften bis zu 6 dB (A) zunehmen, was klageberechtigt ist. Wir beabsichtigen, zu gegebener Zeit mit juristischer Hilfe dagegen vorzugehen, wozu beträchtliche finanzielle Mittel nötig sein werden.

2. Wirkungsvoller Lärmschutz

Schon im Jahresbericht haben wir auf diesen hoch erfreulichen Etappensieg hingewiesen: Nach unzähligen Anläufen ist es uns gelungen, die Erhöhung der Lärmschutzwände in der Schwarzwaldallee betreffend einen grossen Schritt weiterzukommen. Endlich bewilligte der Grosse Rat BS am 16. März 22 Ausgaben für übergesetzliche LSM entlang der Osttangente. Gebaut ist damit natürlich noch nichts, aber es hat sich wieder einmal gezeigt, dass sich Beharrlichkeit zuweilen bezahlt macht. Im Vorfeld der Behandlung haben wir im Vorstand uns bekannte Grossrätinnen und -räte kontaktiert und sie von der Bedeutung und der Dringlichkeit der Vorlage zu überzeugen versucht. Die zahlreichen Gänge einer Delegation der IG und unseres Vereins aufs Departement zu Wessels und der UVEK waren letztlich doch erfolgreich.

Zudem signalisieren uns einflussreiche Grossrätinnen und -räte, die Forderung nach einer Temporeduktion sei nicht vom Tisch, also auf einem guten Weg. So weit waren wir in unserem Kampf für absolut notwendige LSM noch nie.

3. S-Bahn-Haltestelle Solitude

Wir hatten wohl alle gehofft, diese Station werde mit der Fertigstellung des 2. Rocheturms in Betrieb genommen, eine offenbar naive Annahme, die sich zu unserer herben Enttäuschung zerschlagen hat. Die Konzentration der Beschäftigten der Roche auf den Hauptsitz wird zweifellos eine Verkehrszunahme mit sich bringen, welche durch die Home-Office-Strategie nur unwesentlich abgeschwächt wird. Wir haben in verschiedenen Gesprächen mit der Roche schon mehrfach auf die Notwendigkeit einer S-Bahn-



Haltestelle hingewiesen. Der Konzern hat dabei stets Verständnis für unser Anliegen bekundet, was sich jedoch nicht in konkreten Schritten niedergeschlagen hat. Nachdem wir von Herrn Benno Jurt, Leiter Öffentlicher Verkehr im BVD BS, erfahren haben, dass die Haltestelle frühestens 2028 in Betrieb gehen kann, haben der Verein HEAW und wir in einem gemeinsamen Schreiben Herrn Jürg Erismann, Standortleiter Roche Basel, gebeten, bei den zuständigen Stellen auf eine Beschleunigung des Verfahrens hinzuwirken. Eine Antwort steht noch aus.

4. Rheintunnel im Gegenwind?

Im Januar 2022 präsentierte das UVEK die nächste Autobahn-Ausbau-Tranche, zu der auch der Rheintunnel zählt. Ein schweizweiter Zusammenschluss verschiedener lokaler Organisationen hat sich zum Ziel gesetzt, diese Kapazitätserweiterungen zu bekämpfen. Dazu führte er am 24. März 2022 eine Zoom-Veranstaltung durch. Es mag sein, dass einige Projekte fragwürdig sind, der Rheintunnel sicher nicht. Wir haben in einem Schreiben an den Organisator der Sitzung sofort klargestellt, dass der Tunnel versucht, eine Planungs- und Bausünde der Siebzigerjahre zu reparieren, die Wohnquartiere entlang der Osttangente vom unerträglichen Lärm zu entlasten und qualitativ aufzuwerten. Dazu ist ein mindestens teilweiser Rückbau der bestehenden OT im Gespräch. Zum Rheintunnel findet am 16. Juni 2022 um 19 Uhr im Kongresscenter ein gross angelegter Informationsanlass statt. Bitte Datum vormerken und mit einem Grossaufmarsch Interesse bekunden.

27.4. 2022 Bruno Keller-Sprecher