

Zwei Unterschriften für zwei Röhren

Rheintunnel Kanton und Bund haben gestern eine Absichtserklärung unterzeichnet. Bis 2018 will das Bundesamt für Strassen ein generelles Projekt erarbeiten. Welche Kosten auf Basel-Stadt zukommen, lässt der Bund offen

VON DAVID EGGER

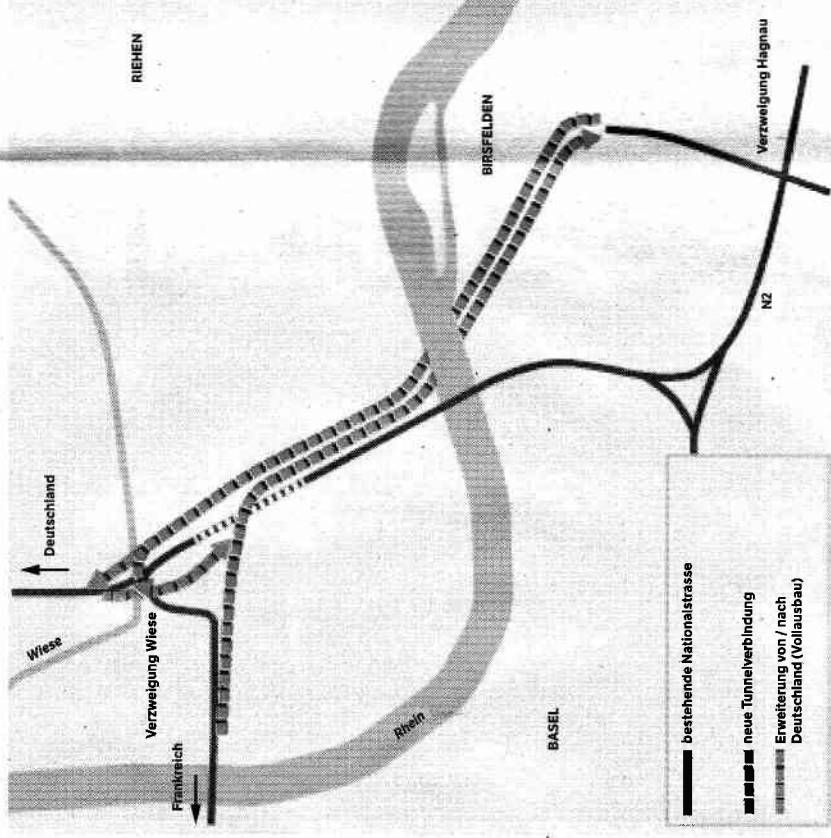
Vielleicht kostet der künftige Rheintunnel der Autobahn A2 nur 980 Millionen Franken und vielleicht brausen 2035 die ersten Autos unter Fischen und Schiffen hindurch. Soweit die beiden optimistischen Möglichkeiten. Denkbar ist aber auch, dass der Rheintunnel 1,82 Milliarden Franken teuer wird. Oder dass sich 2035 irgendein Bundesrichter über die bis dann entstandenen Baupläne beugt. Irgendein Einsprecher wird sich schon finden lassen, denken sich schon heute die Pessimisten.

Auch das Bundesamt für Strassen (Astra) hat sich etwas gedacht: Es will bei den Kantonen auf keinen Fall neue Begehrlichkeiten wecken. Wer eine Extrawurst will, soll selbst dafür bezahlen. Dieser Gedanke hat sich in der Absichtserklärung niedergeschlagen, die Astra-Direktor Rudolf Dieterle und Regierungsrat Hans-Peter Wessels (SP) als Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements gestern unterzeichneten und die den Abschluss der Phase «Projektstudie» besiegelt.

Auf drei Seiten legen Bund und Kanton dar, welche Grundsätze für die Finanzierung des Rheintunnels - im Fachjargon wird er «Engpassbeseitigungsprojekt» genannt - gelten sollen.

Wie viel kostet die Extrawurst?

Für den Bund gilt, dass er grundsätzlich nur die Kosten einer sogenannten kostenoptimierten Basisvariante alleine trägt, will heissen: Bundesgelder gibt es nur, solange die Strassenerweiterung möglichst günstig ist und sich nur am Nutzen der Verkehrsteilnehmer orientiert. Was darüber hinausgeht - sozusagen



Was heute eine Idee mit groben Strichen ist, könnte 2035 den Stau auf der Basler Osttangente beenden. Ob der grün eingefärbte Teil kommt, ist noch nicht klar.

Die Extrawurst, der Schutz der Anwohner, die Versenkung der Autobahn in den Boden -, muss der Kanton zahlen. Schliesslich hat er das so bestellt.

Doch es gibt ein kleines Schlupfloch: Bis zu 60 Prozent dieser Mehrkosten kann der Bund übernehmen, sofern diese «einen nachweisbaren Nutzen für die Nationalstrasse» mit sich bringen.

für eine allfällige Anbindung der neuen Strasse an die A5 von und nach Deutschland - eine Massnahme, die ebenfalls vom Kanton Basel-Stadt gewünscht wird. Also wird sich der Bund zumindest teilweise doch an den Mehrkosten beteiligen, die durch die Untertunnelung des neuen Autobahnstücks und einen allfälligen A5-Anschluss entstehen. Nur muss der Bund die Frage nach dem Nutzen der Extrawurst so beantworten, dass die anderen Kantone nicht neidisch werden.

Was entscheidet der Grosse Rat?

Wahrscheinlich ist, dass der Bau der beiden neuen Tunnelröhren mit je einem Fahr- und einem Pannenstreifen den Kanton sehr viel mehr als 1,5 Millionen Franken kosten wird. Darum wird der Grosse Rat eine finanzielle Beteiligung des Kantons absegnen müssen; ein fakultatives Referendum ist also möglich. Ein Volksentscheid ist damit sehr wahrscheinlich.

Über wie viele Millionen Franken das Parlament dereinst entscheiden muss, soll bis 2018 feststehen. «Das können wir gut abschätzen», sagte Dieterle gestern, «aber es ist eine anspruchsvolle Arbeit.» Insbesondere die Umweltverträglichkeit des Projekts nachzuweisen werde eine «relativ aufwendige Sache».

Auf das generelle Projekt folgt später das sogenannte Ausführungsprojekt. Dannzumal muss das Eidgenössische Departement für Verkehr (Uvek) seine Genehmigung aussprechen, gegen die es Beschwerden geben könnte, die vor dem Bundesverwaltungsgericht verhandelt werden müssten. «Falls das Projekt irgendwo eine solche Hürde nehmen muss, wird der Instanzenweg

deutlich länger», sagte Dieterle. Darum geben die Verantwortlichen nicht für jeden Planungsschritt eine Prognose ab, sondern nur folgende: 2018 soll das generelle Projekt stehen, 2025 sollen die Bagger oder Tunnelbohrmaschinen auffahren und 2035 soll die Eröffnung stattfinden. Vielleicht.

Die Baselbieter Fahne fehlte

Die je zwei Unterschriften, die Wessels und Dieterle gestern Abend unter die beiden Exemplare der Absichtserklärung setzten, sind ein kleiner Schritt in Richtung Realisierung. Ein Schritt, der bei anderen Bauprojekten des Astra gar nicht nötig ist: Kantone, die sich mit den kostenoptimierten Basisvarianten eines Ausbaus zufriedengeben, müssen keine Absichtserklärung unterschreiben - wie zum Beispiel der Kanton Baselland, auf dessen Gebiet zwar ein Teil der ausgebauten Teilstrecke zu liegen kommt, der aber keine Sonderwünsche angemeldet hat.

Das ist auch der Grund dafür, weshalb gestern hinter Wessels und Dieterle nur die Fahne der Eidgenossenschaft und jene des Stadtkantons aufgestellt wurden. Argumente für die Milliardeninvestition gibt es beidseits der Kantonsgrenze: Der Stau macht den Autofahrern täglich zu schaffen. Doch würde der Rheintunnel den Stau wirklich von der Autobahn verbannen? Eine Studie zu den Auswirkungen der bereits erweiterten Basler Nordtangente will das Astra noch im März vorstellen.

Erste Ergebnisse präsentierte Wessels bereits gestern: So nahm in manchen Quartieren die Stickstoffdioxid-Belastung innert zehn Jahren um bis zu 20 Prozent ab.