

## Wessels schlägt zurück

Die beiden Basler Halbkantone sind in der Verkehrspolitik auf Kollisionskurs. Die Stadt will den Autoverkehr reduzieren, das Land will ihn ausbauen. *Von Andreas Maurer*

Die Wirtschaftskammer Baselland holte die Südumfahrung aus der Sackgasse. Im September präsentierte der Wirtschaftsverband einen Fünf-Punkte-Plan. Er forderte, dass die Planung der Strasse zwischen Aesch und Allschwil wieder aufgenommen wird. Die Baselbieter Regierung folgte umgehend. Im Februar stellte sie das Ergebnis der Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwil (Elba) vor. Die Regierung empfiehlt darin eine Variante mit der Südumfahrung, obwohl diese im langwierigen Erarbeitungsprozess kein Thema war. Nach erbittertem Widerstand der betroffenen Gemeinden hatte der Kanton die Südumfahrung aufgegeben.

Die ersten Reaktionen auf den regierungsrätlichen Spurwechsel waren vorhersehbar. Die Wirtschaftskammer applaudierte. Die traditionellen Südumfahrungsgegner protestierten wieder. Doch nun zeigt sich: Mit dem Knicks vor dem Wirtschaftsverband provoziert Baselland einen Konflikt mit Basel-Stadt.

Der «Schweiz am Sonntag» liegt die Vernehmlassungsantwort der Basler Regierung zu Elba vor. Die Basler fordern ihre Baselbieter Kollegen dazu auf, die Variante mit der Südumfahrung «ersatzlos aus der Vorlage zu entfernen». Die Basler belehren die Baselbieter: Die Südumfahrung widerspreche nicht nur dem Zukunftsbild des gemeinsamen Agglomerationsprogramms, sondern auch den Planungsgrundsätzen des Baselbieter Richtplans. Auf Anfrage erklärt der Basler Verkehrsdirektor Hans-Peter Wessels (SP): «Die Südumfahrung fördert die Zersiedelung.»

Doch weshalb mischt er sich überhaupt in Baselbieter Angelegenheiten ein? Wessels: «Wir wurden zur Vernehmlassung eingeladen. Es ist wichtig, dass die Verkehrsplanung beider Kantone aufeinander abgestimmt erfolgt.»

Die Kritik aus Basel-Stadt macht deutlich: Es geht nicht um Detailfragen, in denen die Verkehrsplanungen nicht aufeinander abgestimmt sind. Die

Kantone befinden sich in Grundsatzfragen auf Kollisionskurs. Die Stadt hat sich per Volksinitiative das Ziel gesetzt, den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu reduzieren. Sie wehrt sich deshalb dagegen, dass Baselland neue Strassen plant, die zu einer Verkehrszunahme in der Stadt führen. In der Vernehmlassungsantwort schreiben die Basler: «Anstelle eines Ausbaus von MIV-Tangentiallösungen sollten ÖV-Radialachsen gestärkt werden.»

Die Grundsatzkritik der Basler geht so weit, dass sie sich in ihrer Elba-Stellungnahme ungefragt auch zu Parkplätzen des Nachbarkantons äussern. Die beiden Kantone haben gegenteilige Regelungen. Basel-Stadt verhindert Parkplätze, Baselland fördert sie. In der Stadt gilt eine Maximalanzahl an Parkplätzen, auf dem Land eine Mindestanzahl pro Wohneinheit. Die Stadt kritisiert nun die Regelung des Partnerkantons. Die 1,3 Baselbieter Pflichtparkplätze pro Wohneinheit würden «deutlich über dem heute üblichen Bedarf liegen» und seien «nicht mehr zeitgemäss». Mit der Vorschrift würden Investoren dazu gezwungen, entweder sehr grosse und teure Wohnungen zu planen oder die geforderten Parkplätze auszunutzen. Somit führe die Verordnung zu einer Zunahme des Autoverkehrs, kritisieren die Basler. Sie raten ihren Kollegen von der Landschaft deshalb, auch an Massnahmen zu denken, welche «die Verkehrsentstehung an der Quelle reduzieren».

Die Basler Regierung versucht, die Baselbieter mit ihren eigenen Argumenten zu überzeugen. Das vermeintliche Killerargument ist der Baselbieter Richtplan, wonach der Autoverkehr zumindest nicht zunehmen sollte. Die Baselbieter Baudirektorin Sabine Pegoraro (FDP) zeigt sich auf Anfrage unbeeindruckt. Sie weist darauf hin, dass Elba einen Zeithorizont von mehreren Jahrzehnten hat. «Bis dahin können möglicherweise auch geänderte raumplanerische Ziele anvisiert werden», sagt sie.

Das Argument der Basler, dass die Südumfahrung dem gemeinsamen Agglomerationsprogramm

widerspreche, kontert die Regierungsrätin ebenfalls: «Vergessen Sie nicht: Die Südumfahrung war im ersten Agglomerationsprogramm enthalten.» Der Protest der Basler kommt aus ihrer Sicht zum falschen Zeitpunkt. Bei der Südumfahrung gehe es einzig darum, das Trasse zu sichern, damit kommenden Generationen nicht verunmöglicht werde, dort bei Bedarf eine Strasse zu bauen.

Basel-Stadt kritisiert allerdings auch die Baselbieter Variante ohne Südumfahrung. Diese sieht als Alternative zum geplanten Gundelitunnel einen Tunnel vom Bereich Dorenbach/Margarethenhügel nach Münchenstein vor. Die Basler Regierung befürchtet, dass dadurch der Verkehr in der Innenstadt zunehme.

Der Schlagabtausch zwischen Wessels und Pegoraro ist der zweite in Folge bei einem wichtigen Strassenprojekt. Auch der erste wurde durch den Fünf-Punkte-Plan der Wirtschaftskammer ausgelöst. Der Verband forderte eine rasche Lösung bei der Osttangente. Umgehend übte Pegoraro öffentlich Druck auf Wessels aus. Er solle die am schnellsten realisierbare Variante wählen, forderte sie. Wessels widerspricht: «Es bringt nichts, eine Lösung durchdrücken zu wollen, die scheitert, weil die Stadt nicht damit leben kann.»

Bei jeder Gelegenheit betonen Pegoraro und Wessels, dass sie fachlich hervorragend zusammenarbeiten würden. Unerwähnt bleibt, dass dies wenig bringt, solange die Kantone verkehrspolitisch in verschiedene Richtungen steuern. Die Wirtschaftskammer versucht deshalb neuerdings, auch in Basel-Stadt Einfluss zu nehmen. Direktor Christoph Buser (FDP) wirft Wessels in seinem regelmässigen Gastkommentar in der «Basler Zeitung» vor, dass dieser das «tägliche Verkehrschaos» bewusst verursache, um den Leuten das Autofahren zu «vermiesen». Die Basler Regierung wählt in ihrer Stellungnahme gegen die Südumfahrung freundlichere Worte. Sie bestätigt aber, dass die Landschaftler weniger Auto fahren sollten.