

Südümfahrung:

Argumentarium

### **Kosten: Wie einem ein X für ein U vorgemacht wird**

Die Gesamtkosten der Südümfahrung werden mit 1.2. Mia. Fr. veranschlagt. Rund 60 % der Gesamtstrecke sind Tunnelstrecken. Rechnen wir bescheiden und der Einfachheit halber mit dreifachen Baukosten für Tunnelabschnitte, so beanspruchen die Tunnelstrecken rund 80 % der Baukosten (0.96 Mia.).

Die Erfahrung fast ausschliesslich jeden Tunnelbaus nicht nur der jüngeren Vergangenheit zeigt, dass für Tunnelbauten schlussendlich mit jeweils rund 100 % Kostenüberschreitung zu rechnen ist. Vorliegend wären das Fr. 1.92 Mia. für die Tunnelstrecken zuzüglich Fr. 0.24 Mia. für die Offenstrecken.

Total ist also mit Gesamtkosten von rund 2.16 Mia. zu rechnen, und dies ist jeder Erfahrung nach ein realistisches Szenario.

Die volkswirtschaftliche Gesamtwertung sieht also komplett anders aus, wenn mit ehrlichen Zahlen gearbeitet wird!

### **Nutzen - oder wes' Brot ich ess...**

Der Gesamtnutzen der Südümfahrung wird seitens des Kantons als 'leicht positiv' gegenüber der Variante 'Verzicht' dargestellt. Die Beurteilung stützt sich auf eine nicht näher publizierte Nutzwertanalyse. Bekanntlich gibt es für Nutzwertanalysen fast ebenso viele methodische Ansätze wie ExpertInnen (und alle wollen Aufträge...).

Es ist unklar, nach welcher Methodik die hier angewandte Nutzwertanalyse erstellt wurde? Es ist ebenfalls unklar, ob nur eine einzige Nutzwertanalyse erstellt worden ist, oder ob mehrere unabhängige Verfahren zur Anwendung gelangt sind.

Bei mehreren Verfahren: Wie lauten die Ergebnisse der anderen Analysen, und weshalb werden jene Ergebnisse - ob positiv oder negativ - der Öffentlichkeit nicht zur Kenntnis gebracht?

Bei nur einem Verfahren: Wie soll a) die Verlässlichkeit und b) die Neutralität einer einzigen Nutzwertanalyse für ein 1,2-Mia.-Projekt sicher gestellt und/oder ein Gefälligkeitsgutachten ausgeschlossen werden

Sicher ist, dass die Meinung und die Akzeptanz der betroffenen Bevölkerung in der Nutzwertanalyse nicht berücksichtigt worden ist!

### **Richtplan und Nationalstrassennetz: Wo bleibt die Demokratie?**

Die Südümfahrung soll mit Beschluss des Landrates in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden. Damit wird die Strasse behördenverbindlich, das heisst: Regierung und Verwaltung haben den Auftrag, die Südümfahrung zur Realisierung zu bringen. Der Richtplan ist derzeit in der öffentlichen Vernehmlassung. Er ist also noch lange nicht rechtskräftig

Trotzdem beantragte der Regierungsrat dem Bund bereits im Januar 2004 (!), die Südumfahrung in das nationale Netz der Hochleistungsstrassen aufzunehmen<sup>1</sup>. Dies unter dem Vorwand, frühzeitig Bundessubventionen für die Umfahrung zu sichern.

Dieses Vorgehen ist in höchstem Masse undemokratisch: Sollte der Bund die Südumfahrung ins Nationalstrassennetz aufnehmen, ist das eine verbindliche Zusage, diese Strasse habe nationale Bedeutung. Dies ungeachtet des Volkswillens, denn dieser ist vor der Rechtskraft des kantonalen Richtplanes noch gar nicht bekannt.

Der Regierungsrat hat damit seine demokratische Glaubwürdigkeit gründlich verloren. Will er die demokratischen Abläufe unseres Rechtsstaates einhalten, müsste er sein Gesuch an den Bund vom Januar 2004 umgehend zurück ziehen!

### **Umwelt: Wo bleibt das Gesetz?**

Die Südumfahrung wird eine massive Beeinträchtigung unserer Umwelt, unseres Lebensraums und unserer Lebensqualität bewirken. Die bisher der Öffentlichkeit vorgestellten Informationen verschweigen das nicht.

Für die Planung der Südumfahrung wurden bereits mehrere 100'000.- Franken ausgegeben. Trotzdem wurde sie bei allen bisherigen Informationsanlässen als 'Grobplanung' deklariert.

Eine solche 'Grobplanung' lässt eine seriöse Beurteilung der Umweltauswirkungen in keiner Weise zu, denn erfahrungsgemäss gilt eine derart oberflächliche Betrachtungsweise insbesondere für den Bereich Umwelt. Nicht einmal eine Umweltverträglichkeitsprüfung wurde bisher durchgeführt, obwohl das Bundesgesetz über den Umweltschutz eine solche zwingend verlangt!

Es wird also ein rein politischer Entscheid angestrebt, die Südumfahrung in den Richtplan aufzunehmen, noch bevor wichtigste Fragen seriös abgeklärt sind, und bevor die gesetzlichen Vorgaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung erfüllt sind.

Hier wird Recht mit Füßen getreten!

### **Öffentlicher Verkehr als Feigenblatt**

Tatsächlich - da gibt es als flankierende Massnahmen der Südumfahrung ÖV hier eine BLT-Haltestelle mehr, da eine kleine Takterhöhung im Fahrplan und dort eine neue Tramschleife. Alles, sofern man dann noch Geld hat dazu...

Umfassende Alternativen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs sucht man vergeblich. Für die Südumfahrung wird mit 'grosszügiger Sichtweise' geworben (gegenüber den bekanntlich kleinlichen Anliegen der Bevölkerung...). Für eine gleichwertige grosszügige Planung des öffentlichen Verkehrs fehlt vordergründig das Geld, in Wahrheit aber fehlt die Phantasie, fehlt jede Vision.

Entsprechend ist ein ehrlicher Vergleich zwischen Strasse und ÖV gar nicht möglich. Allerdings: Man denke, was man mit 1.2 Milliarden Franken im öffentlichen Verkehr realisieren könnte! Eine regionale S-Bahn hätte zum Beispiel locker Platz. Die Südumfahrung würde noch unnötiger, als sie es ohnehin ist.

---

<sup>1</sup> Die Gemeinden erhielten eine Kopie dieses Schreibens

Noch im letzten Umweltbericht der Regierungen beider Basel hatte die Umwelt einen prioritären Platz. Keine 2 Jahre sind vorbei, und schon hat sich das Blatt gekehrt. Strassenbau statt öffentlicher Verkehr, heisst das Motto. Und von diesem will man offenbar noch mehr, denn die Aussage ist unwiderlegbar: Wer Strassen sät, erntet Verkehr!