

# Basel Stadt Land Region



Die Basler Osttangente ist an ihre Kapazitätsgrenze gelangt. Ein Tunnel unter dem Rhein soll Abhilfe schaffen. Foto: Lucia Hunziker

## Der Rheintunnel spaltet das rot-grüne Lager in Basel

**Linke kritisieren Linke** Die SP setzt sich für das Milliardenprojekt ein, wenn auch mit Vorbehalt. Für diese Haltung wird sie getadelt – ausgerechnet von ihren Verbündeten.

**Oliver Sterchi**

Wenn es um den Rheintunnel geht, kann es die Basler SP dieser Tage niemandem recht machen: Bei den Bürgerlichen und den Autoverbänden stösst die Forderung der Genossen, als Kompensation für den Tunnel die oberirdische Stadtautobahn zurückzubauen, auf harsche Kritik. Doch auch die politischen Verbündeten im rot-grünen Lager runzeln die Stirn: Sie sei «erstaunt» und auch «enttäuscht» über die Haltung der SP zum Rheintunnel, sagt Basta-Grossrätin Tonja Zürcher zur BaZ. Zürcher ist Co-Präsidentin des Vereins «Dreirosen bleibt», der sich gegen den Bau des Rheintunnels wehrt.

Entzündet hat sich der Widerstand unter anderem am Umstand, dass die beliebte Dreirosenanlage im Kleinbasel für zehn Jahre zu einer Baustelle würde, sollte der Tunnel gebaut werden. Die Gegner führen aber auch grundlegende klimapolitische Überlegungen ins Feld: «Es ist kreuzfalsch, vor dem Hintergrund der Klimakrise neue Kapazitäten für den Autoverkehr zu schaffen», sagt Zürcher. Und Benjamin van Vulpen, Co-Präsident der Basler Grünen, hält fest: «Wir sind gegen jeglichen Ausbau der Autobahninfrastruktur. Solche Projekte basieren auf einem veralteten Mobilitätskonzept.»

Dabei ist die SP nicht vorbehaltlos für den Bau des Rheintunnels. Vielmehr hat sie ihre Zustimmung an eine Bedingung geknüpft: den Teilrückbau der oberirdischen Osttangente. SP-Grossrätin Lisa Mathys und Nationalrätin Sarah Wyss setzen sich im Basler Rathaus respektive im Bundeshaus parallel dafür

ein, dass diese Massnahme als verbindliches Element in die Rheintunnelplanung aufgenommen wird. Das Projekt muss noch vom Bundesparlament beschlossen werden.

Sofern diese Bedingung erfüllt wird, sehen Mathys und Wyss den Rheintunnel als Chance zur «Stadtrenaturierung», wie sie gegenüber dieser Zeitung ausführten. Ihr Argument: Wenn der Verkehr in den Untergrund umgeleitet wird und dafür oberirdisch Strassen zurückgebaut werden, leidet die Stadtbevölkerung weniger unter Lärm und Abgasen. Zudem könne die frei werdende Fläche neu bespielt werden – etwa mit einem Park.

Diesem Standpunkt können die Rheintunnelgegner indes nur bedingt etwas abgewinnen. Der Geschäftsführer des VCS beider Basel, Florian Schreier, sagt: «Falls der Rückbau der Osttangente ein verbindlicher Bestandteil

**«Diese Mega-Baustelle wird während zehn Jahren einen Riesenkrach verursachen.»**

**Florian Schreier**  
Geschäftsführer VCS beider Basel

teil des Rheintunnelprojekts würde, könnte man über einen solchen Kompromiss diskutieren.» Dieses Szenario sei aber «sehr hypothetisch» und «mit viel Hoffnung verbunden».

**VCS glaubt an ein Referendum**

Mit anderen Worten: Schreier glaubt nicht daran, dass ein Rückbau der Stadtautobahn tatsächlich realisiert wird. «Zumal die Zeichen mit Blick auf die nationale Politik ganz klar auf Ausbau der Strasseninfrastruktur stehen.» Deshalb ist für ihn eindeutig: «Wir lehnen den Bau des Rheintunnels nach wie vor ab.»

Der nationale VCS sowie weitere Umweltverbände haben bereits ein Referendum angekündigt, sollten die eidgenössischen Räte den Rheintunnel ohne Kompensationsmassnahmen beschliessen – wovon Schreier angesichts der Mehrheitsverhältnisse in Bundesbern ausgeht. «Das Referendum wird also sicher kommen, und wir als VCS beider Basel werden es mittragen.»

Schreier begründet die Ablehnung unter anderem mit den negativen Auswirkungen der mehrjährigen Bautätigkeit auf die Anwohnenden, gerade in Birsfelden, wo eine Tunnelzufahrt entstünde: «Diese Mega-Baustelle wird während zehn Jahren einen Riesenkrach verursachen. Daran ändert auch der hypothetische Rückbau der Osttangente nichts.»

Basta-Grossrätin Tonja Zürcher findet ihrerseits, dass die über zwei Milliarden Franken, die für den Rheintunnel veranschlagt werden, «besser» investiert werden könnten. «Etwa in den ÖV und den Veloverkehr.» Die Forderung der SP nach einem

oberirdischen Rückbau der Osttangente sei zwar zu begrüssen, aber: «Wenn schon müsste man die Stadtautobahn komplett zurückbauen, und nicht nur teilweise.» Gegenüber der BaZ hatte SP-Grossrätin Mathys gesagt, dass sie sich weiterhin eine Spur pro Richtung vorstellen könne.

Auch für Grünen-Co-Präsident van Vulpen geht der Vorschlag der Genossen in die richtige Richtung. Er sei aber «zu wenig konsequent» gedacht. Der motorisierte Individualverkehr müsse massiv reduziert werden, um die Klimaziele des Kantons – netto null bis 2037 – zu erreichen. «Ein neuer Autotunnel steht da quer in der Landschaft», so van Vulpen. Zur Spaltung in dieser Frage im rot-grünen Lager sagt er: «Am Ende wollen wir alle dasselbe, aber wir Grünen fordern hinsichtlich der Klimaziele eine konsequentere Verkehrspolitik.»

**Letztlich gehe es um eine Grundsatzfrage**

SP-Grossrätin Lisa Mathys lässt sich von der Kritik aus den eigenen Reihen indes nicht beirren: «Mit dem Rheintunnel eröffnet sich die Chance, die Anwohnenden der Osttangente zu entlasten und eine Stadtrenaturierung durchzuführen. Diese Möglichkeit wollen wir nicht ungenutzt verstreichen lassen.»

Denn es sei klar: «Wenn der Rheintunnel nicht kommt, wird der jetzige unhaltbare Zustand mit der oberirdischen Stadtautobahn zementiert.» Letztlich gehe es um eine Grundsatzfrage: «Die SP verfolgt bei diesem Thema eine Politik der konkreten Schritte, statt auf Maximalforderungen zu drängen.»

## Grosser Widerstand gegen Tempo 30

**Initiative** Die TCS-Sektion beider Basel hat für «Tempo 30 – nur mit Zustimmung des Volkes» 11'500 Unterschriften gesammelt.

Der Verein Touring Club Schweiz (TCS) hat gestern seine Initiative «Tempo 30 – nur mit Zustimmung des Volkes» bei der Baselbieter Landeskanzlei eingereicht. Es seien über 11'500 Unterschriften gesammelt worden, teilte die TCS-Sektion beider Basel mit. Für das Zustandekommen einer Initiative sind im Kanton 1500 Unterschriften von Stimmberechtigten notwendig.

Die formulierte Gesetzesinitiative verlangt, dass Tempo 30 auf den Hauptverkehrsachsen in Gemeinden nur nach einer Urnenabstimmung in der betroffenen Gemeinde eingeführt werden darf. Zudem sollen vorgängig andere Lärmschutzmassnahmen wie der Einbau eines Flüsterbelags geprüft werden, schreibt der TCS in seiner Medienmitteilung.

10'000 Unterschriften mehr als notwendig haben die Initianten gesammelt. «Das zeigt, wie sehr Tempo 30 umstritten ist», betont Christoph Buser, Co-Präsident des Initiativkomitees, Vorstandsmitglied des TCS beider Basel sowie Direktor der Baselbieter Wirtschaftskammer, «es ist Zeit, dass die Bevölkerung mitreden kann.» Buser macht eine grosse Publikumswirkung des Themas geltend.

**«Absoluter Rekord für eine Volksinitiative»**

«Das Volk hat bereits jetzt ein deutliches Zeichen gesetzt», sagt Martin Dätwyler, Co-Präsident des Initiativkomitees, Vize-Präsident des TCS beider Basel und Direktor der Handelskammer beider Basel, «über 11'500 Unterschriften sind absoluter Rekord für eine Volksinitiative, die sich mit dem Thema Verkehr beschäftigt.» Nun müsse die Regierung handeln.

Hintergrund der Initiative ist ein Beschluss der Baselbieter Regierung im Jahr 2022, wonach die Sicherheitsdirektion auf Gesuche von Gemeinden für Tempo 30 auf Kantonsstrassen eintreten kann. Nötig sind dafür ein Gemeinderatsbeschluss und eine Begründung.

Dieser Beschluss stiess auch im Parlament auf Widerstand von bürgerlicher Seite. Im Januar

2023 überwies der Baselbieter Landrat eine Motion der FDP. Sie verlangt, dass die Regierung die Grundlage dafür schaffen muss, dass die Einführung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen in jedem Fall eine Entscheidung an der Urne voraussetzt.

**«Unsere Mitglieder haben uns überdeutlich gezeigt, was sie von Tempo 30 auf Hauptstrassen halten.»**

**Christophe Haller**  
TCS-Sektionspräsident

«Wir haben bereits im Dezember 2021 eine Umfrage in unserer Sektion durchgeführt und unsere Mitglieder haben uns überdeutlich gezeigt, was sie von Tempo 30 auf Hauptstrassen halten», äussert TCS-Sektionspräsident Christophe Haller, «da mussten wir aktiv werden.» Erstmals in ihrer über 100-jährigen Geschichte lanciert die TCS-Sektion beider Basel damit eine Volksinitiative im Baselbiet.

Die «NZZ am Sonntag» schrieb kürzlich, dass auch die Bewohnerinnen und Bewohner rot-grüner Städte innerorts gegen die generelle Einführung von Tempo 30 seien. Das zeige eine repräsentative Studie des Touring Club Schweiz in zehn Städten. 66 Prozent der Befragten würden flächendeckendem Tempo 30 ablehnend gegenüberstehen. Lediglich in Lugano sei eine knappe Pro-Mehrheit zu finden. In allen anderen Städten sei die Ablehnung deutlich.

Eine Mehrheit der Befragten befürchte, dass das langsamere Tempo Rettungsdienste und den öffentlichen Verkehr behindern könnte. Der Schweizerische Städteverband dagegen kritisiert die Studie des TCS als einseitig.

**Daniel Aenishänslin und SDA**

## Fantasy Basel wird grösser

**Messe** Die Fantasy Basel – The Swiss Comic Con wird um eine Messehalle und 7000 Quadratmeter erweitert – auf 77'000 Quadratmeter. Mit Blick auf die steigenden Besucherzahlen ist dies nicht verwunderlich. Während bei der ersten Durchführung vor acht Jahren rund 20'000 Personen den Event besuchten, waren es letztes Jahr mit 62'000 mehr als dreimal so viele. Vom 18. bis 20. Mai 2023 erwartet die Besuchenden ein Themenmix rund um Comics, Games, Cosplay, Film und Popkultur. Als Stargast kündigen die Veranstalter die Influencerin Anni The Duck an. Ein weiteres Highlight kommt im Gepäck des Swiss Space Museums nach Basel: ein Modell des weltberühmten James-Webb-Teleskops. (rap)

ANZEIGE

**Anne-Sophie Mutter** Jetzt neu im Vorverkauf!

**Maximilian Hornung** Violoncello

**Lambert Orkis** Klavier

Beethoven · Currier · Schumann · Brahms

**27.05.2023**  
**BASEL STADTCASINO**

act ENTERTAINMENT Tickets und Infos: [WWW.ACTNEWS.CH](http://WWW.ACTNEWS.CH)

BUCHERER 1898 SonntagsZeitung BaslerZeitung