

Experten diskutieren über Infrastruktur

Metrobasel sucht Konsens in der Verkehrspolitik und präsentiert Flaggschiffprojekte

Von Markus Vogt

Basel. Am Jahresanlass von Metrobasel erklärte dessen Direktor Christoph Koellreuter, dass die Metropolitanregion Basel einer der Motoren der schweizerischen Volkswirtschaft sei, dass sie diese Rolle aber nur mit global wettbewerbsfähigen Rahmenbedingungen erfüllen könne. Dazu gehört eine ganzheitliche Strategie zum Ein- und Aus-

fallstor in die Schweiz, dem sogenannten Gateway, und dazu hat sich in einem von Metrobasel organisierten Parlamentariergespräch in Olten ein gewisser Konsens unter Verkehrsdirektoren ergeben.

Diesen «Oltner Konsens» erläuterte Stefan Kritzinger, stellvertretender Direktor der Firma ProgTrans. Unter einem Gateway versteht man die Verknüpfung verschiedener Verkehrswege

und Infrastrukturen. Die sieben Kantone Jura, Solothurn, Basel-Stadt, Baselland, Aargau, Zürich und Schaffhausen bilden zusammen den Gateway nördliche Schweiz. Über die Hälfte der Güter wird durch dieses Gebiet importiert, etwa die Hälfte der Exporte passiert hier. Dazu gibt es Wachstumszahlen: Der Schienengüterverkehr wird bis 2030 um 74 Prozent wachsen, der Luft-

verkehr um 66 Prozent. Das Fatale daran: Während der Verkehr wächst, bleiben die Engpässe bestehen – es besteht Handlungsbedarf.

Wo der Hebel angesetzt werden sollte, erläuterten Martin Dätwyler von der Handelskammer beider Basel und Markus Traber vom Zürcher Amt für Verkehr. Für den Bereich Luftverkehr wird geraten, das Netzwerk der drei Landesflughäfen Zürich, Basel und Genf zu verstärken und, um die Nachfrage zu erfüllen, die Infrastruktur zu verbessern. Gefordert wird, den Bahnanschluss zum EuroAirport zu beschleunigen und technische Entwicklungen, die zu Lärmreduktionen führen, zu fördern.

Grosse Terminal-Projekte

Erforderlich ist Rechtssicherheit für die Flughäfen Basel-Mulhouse (Arbeits- und Steuerrecht) und Zürich (Lärmproblematik Schweiz-Deutschland). Für den Wasserweg ist dringend eine stärkere Beteiligung des Bundes an der Infrastruktur der schweizerischen Rheinhäfen gefragt. Zu unterstützen sind die Terminal-Projekte «Container-Terminal Basel Nord» und «Gateway Limmattal». Für den Bahn-Gateway sind die nationalen und internationalen Verbindungen zu verbessern – mit Vier-

telstudententakt und besseren Verknüpfungen von Zentren. Auszubauen ist die Schieneninfrastruktur – dazu gehören ein neuer Juradurchstich (Wisenberg), die Entflechtung des Knotens Basel samt Herzstück, die Tunnels Brüttenen, Zimmerberg II und Heitersberg II und der Ausbau auf vier Spuren zwischen Basel und Zürich.

Im Strassenbereich gilt es Engpässe zu beseitigen, so mit dem Ausbau der Basler Osttangente, der Nordumfahrung Zürich, der Glatttal-Autobahn, dem Stadttunnel Zürich – jeweils mit nachhaltiger Entlastung von Wohngebieten. Das Nationalstrassennetz soll ohne Zeitverzug fertig werden, bei den Zollübergängen braucht es zusätzliche LKW-Abstellflächen sowie die elektronische Verzollung und generell Verkehrsmanagement-Systeme.

Uni über Basels Grenzen hinaus

Zu guter Letzt befasste sich die Arbeitsgruppe auch mit der Finanzierung. Die finanziellen Ressourcen sollen beispielsweise durch die Erhöhung der Autobahnvignette und der Trasseenpreise hereinkommen. Für Eisenbahnprojekte soll es weiterhin Fondslösungen geben und Mobility Pricing gilt als Option.

Im zweiten Tagungsteil machte das ETH-Studio Basel Vorschläge für Flaggschiffprojekte der Raumentwicklung. Dabei ging der Blick über Basel hinaus: Nachdem Uniratspräsident Ueli Vischer die aktuelle Raumstrategie der Uni Basel erläutert hatte (BaZ von gestern), legte Forschungsleiter Manuel Herz vom ETH-Studio die Vision 2040 dar. Geprüft wurden vier Standorte ausserhalb Basels, die einen wesentlichen Teil der Universität beherbergen könnten.

Wenn die Studierendenzahlen linear ansteigen, seien bis 2040 um die 25 000 Studierende zu erwarten – und dann wäre der Gang über die Stadtgrenze unumgänglich. Mit der Auswahl Birsfeldens gehe es nicht darum, dort den Hafen zu schliessen, sondern die Gemeinde als urbanes Stadtviertel aufzuwerten.

Andreas Courvoisier berichtete schliesslich noch von der Vision, die ehemaligen Kiesgruben in der Umgebung Basels, insbesondere im südlichen Elsass, zu Seen umzugestalten und neuen Nutzungen zuzuführen, und Manuel Herz präsentierte eine Untersuchung dazu, wie Grenzach-Wyhlen an den Rhein und an die Stadt herangeführt werden könnte.