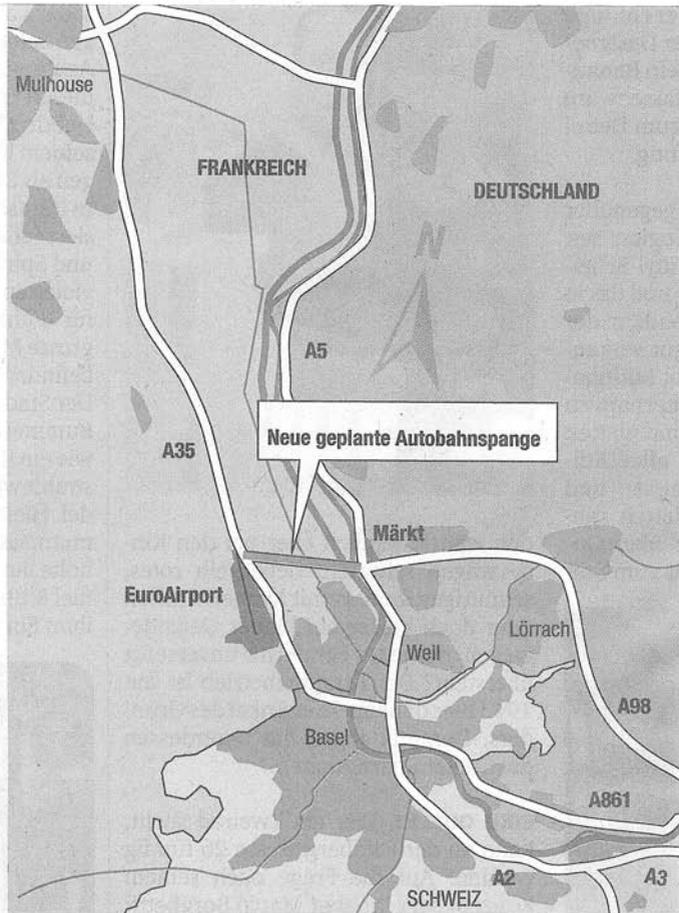


Samstag, 19. September 2009

## Autobahnen sollen verbunden werden

Die Handelskammern im Dreiland fordern eine Brücke nördlich von Basel



**Forderung.** Das französische und das deutsche Autobahnnetz sollen nördlich von Basel verbunden werden. Grafik BaZ/reh

PETER SCHENK

**Auf einem Verkehrssymposium in Freiburg setzten sich die Wirtschaftsverbände für die Optimierung der Verkehrswege am trinationalen Oberrhein ein – auf Schiene, Strasse und Wasser.**

Die Industrie- und Handelskammern der Nordwestschweiz, des Elsass und Badens setzen sich regelmässig in Symposien mit Verkehrsfragen auseinander. Am Mittwoch fand im Konzerthaus Freiburg das 10. Verkehrssymposium statt, bei dem die laut Kammermeinung 14 wichtigsten Verkehrsprojekte für den Oberrhein vorgestellt wurden.

Eine Forderung ist, durch eine neue Autobahnbrücke bei Märkt, nur wenige Kilometer nördlich von Basel, die französische Autobahn A35 mit den deutschen Autobahnen A5 (Basel-Karlsruhe) und A98 (Binzen-Lörrach-Rheinfelden) zu verbinden.

**RISIKO.** Die Bedeutung des Projekts besteht laut den Kammern darin, dass das französi-

sche Autobahnnetz und der EuroAirport aus Teilen Südbadens ohne Umwege zu erreichen seien. Die Umsetzung wird allerdings schwierig. Es ist zwar auf deutscher wie französischer Seite in den Richtplänen eingeschrieben, wird aber in Deutschland im Bundesverkehrswegeplan auch als «ein

Vorhaben mit festgestelltem hohem ökologischem Risiko» bezeichnet. Mit dem Beginn der Planung sei vor 2016 nicht zu rechnen.

Laut dem Freiburger Regierungspräsidenten Julian Würtzberger gibt es derzeit noch kein Trasse für das Projekt, das erst mittel- oder langfristig sinnvoll sei, wenn die Ost-West-Verbindung auf der A98 fertiggestellt sei. Zudem gelte es, ökologische Fragen anzuschauen. Dass es Konflikte geben wird, scheint deshalb vorausehbar.

**BLOCKADE.** Erfahrungen mit Auseinandersetzungen hat der Regierungspräsident, schon heute mit dem Ausbau des

3. und 4. Gleise zwischen Karlsruhe und Basel, das als Zulauf für die neue Alpentransversale Neat dienen wird und eine weitere Forderung der Kammern ist. 120 000 Einsprachen liegen vor, bei denen es meistens um den Lärm geht. Im Markgräflerland mussten zudem zwei Erörterungstermine, auf denen Bahnprojekt sowie Einwände dagegen diskutiert werden sollten, aufgrund von Blockadeaktionen der Gegner abgesagt werden.

«Es gibt niemanden in der Region, der sagt, wir wollen das 3. und 4. Gleis nicht», sagte

Württemberg auf der Podiumsdiskussion am Symposium, betonte aber auch: «Der Ausbau muss menschengerecht realisiert werden.» Einen Termin, wann die Strecke fertig sein wird, wollte er nicht nennen.

Der Basler Regierungsrat Hans-Peter Wessels sagte zwar, dass die Verkehrsdrehscheibe Basel derzeit in einem guten

Zustand sei, er sah aber angesichts der Verkehrsprognosen bei allen Verkehrsträgern Handlungsbedarf. Das wichtigste Verkehrsvorhaben im

Raum Basel ist seiner Ansicht nach das Herzstück Regio-S-Bahn (siehe Nachricht rechts). Mit der neuen unterirdischen Verbindung zwischen dem Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof könne man Güter- und S-Bahn-Verkehr entflechten. «Beide auf den gleichen Schienen zu führen, macht keinen Sinn», sagte er.

Im Raum Basel gehörten ferner der Bahnanschluss des EuroAirports, der Juradurchstich Wisenberg und der Ausbau der Östtangente zum Förderungskatalog.

**KANALPROJEKT.** Ein Wasserstrassenprojekt liegt den Handelskammern schon lange am Herzen. Das Vorhaben, mit dem Bau eines Rhein-Rhone-Kanals die Verbindung zum Mittelmeer zu schliessen, war 1997 aufgegeben worden. Hauptgrund war der Widerstand gegen die Durchquerung des landschaftlich reizvollen Doubstals. Ein neues Projekt sieht jetzt die Umgehung des Tals vor. Bis 2012 sollen technische Studien dazu erstellt und danach verschiedene Lösungsmöglichkeiten diskutiert werden, um eine politische Entscheidung zu ermöglichen.