DIE NORDTANGENTE IST FERTIG – DIE DEBATTE GEHT WEITER

Dem Projekt Nordtangente ging ein langer und heftiger politischer Kampf voraus. Fritz Witschi, einer der Wortführer der Autobahngegner von damals, und Bruno Mazzotti, der sich stark für das Nationalstrassenprojekt engagiert hat, äussern sich nun Jahre nach ihrem Kampf zum fertigen Nationalstrassenprojekt.

—Dominique Spirgi—

Für Fritz Witschi steht fest: «Ich entdecke nichts Positives», während Bruno Mazzotti mit Überzeugung von einer «Erfolgsgeschichte» spricht, «die ein gutes Ende fand». Wer sich mit den beiden ehemaligen Grossräten über die umstrittene Geschichte der Stadtautobahn unterhält, bekommt eine Ahnung davon, wie heftig die politische Kontroverse um die Nordtangente zum Teil ausgetragen wurde.

Autobahngegner Witschi sass als Mitglied der Progressiven Organisationen Basel (POB) im Kantonsparlament und Mazzotti, der sich selbst als Bau- und Verkehrslobbyist bezeichnet, gehörte bis vor Kurzem als Mitglied der FDP-Fraktion dem Grossen Rat an. «Es war ein langer und intensiver Kampf», erinnert sich Mazzotti, «die Gegner schenkten uns nichts.»

«Mit unserer Vision der ‹wohnlichen Stadt› haben wir der Konzeption der ‹autogerechten Stadt› den Kampf angesagt inspiriert von Städteplaner Lucius Burckhardt,» sagt Witschi. Die Baulobby habe mit ihren Plänen seit dem Abbruch der Aeschenvorstadt, dem Projekt einer Talentlastungsstrasse durch die Schneidergasse, dem Leibbrand-Plan und dann der Konzeption Cityring/Autobahnring mit Ost-, Süd-, West- und Nordtangente die Autostrassenplanung der Nachkriegsgeschichte geschrieben. «Dazu gehörte auch die Aufhebung von Tramlinien und die Forderung, die restlichen Trams unter den Boden zu verlegen.»

Für Witschi gehören der Kampf gegen den Cityring mit den Baumbesetzungen, die sogenannte Gratistram-Initiative und der Widerstand gegen die Nordtangente zusammen. Er spricht von der Vorstellung einer grünen, wohnlichen Stadt auf der Basis der Mobilität der Fussgänger mit Tram- und Veloverkehr und einem gedrosselten, aufs Notwendigste begrenzten, langsamen aber durchlässigen motorisierten Verkehr. Stattdessen habe der Regierungsrat mit seiner Verpflichtung, die französische Autobahn in Basel abzunehmen, den internationalen Verkehr nach Basel gelenkt – bis fast einen Kilometer ans Stadtzentrum Claraplatz heran. «Die Folgen hat nun die Bevölkerung zu tragen: Die Autobahn zieht den Verkehr an, so wie ein Kuhfladen die Fliegen.» Das teuerste Autobahnstück der Schweiz habe 35'000 Quadratmeter neue Strasse gebracht – und den entsprechenden neuen Verkehr, ohne dass in dieser Verkehrsachse die oberirdischen

Strassen reduziert, verkehrsberuhigt und Tempo 30 eingerichtet worden wären. «Wenn der Tunnel gesperrt ist wegen Unfällen, Revisionen und so weiter wird notgedrungen wie früher der Verkehr durchs städtische Strassennetz umgelenkt.»

Der in Riehen wohnhafte pensionierte Bauunternehmer Mazzotti indes ist überzeugt, dass die Nordtangente den Individualverkehr auch in Zukunft aufzunehmen vermag. «Tatsache ist, dass es den Verkehr gibt, die Gegner hatten keine praktikable Alternative anzubieten», sagt er. Und das Argument, dass man den Durchgangsverkehr von der französischen Autobahn besser auf der Höhe der Palmrainbrücke nördlich der Stadt auf die sogenannte Hafraba (Autobahn Hamburg – Frankfurt – Basel) geführt hätte, mag er nach wie vor nicht gelten lassen: «Die Nordtangente ist ja schliesslich nicht nur für den Durchgangsverkehr da, sie dient grösstenteils dem lokalen Ziel- und Quellverkehr.»

Für Mazzotti ist das ‹notwendige› Stadtautobahn-Projekt noch nicht ganz vollendet. So bedauert er, dass die Nordtangente beim Anschluss an die Osttangente keine direkte Verbindung in Richtung Deutschland ermögliche. Er würde es zudem begrüssen, wenn der sogenannte Halbanschluss Klybeck, der heute nur für Notfälle geöffnet wird, doch noch für den normalen Verkehr freigegeben würde. Und er ist schliesslich überzeugt: «Auf den Zubringer Allschwil wird man auf die Dauer nicht verzichten können.»

Witschi indes zieht eine überaus negative Bilanz über die Stadtautobahn, die mit rund 1.5 Milliarden Franken dreimal mehr gekostet habe, als bei der Volksabstimmung gesagt worden sei. «Alles, was am Rande der Nordtangente realisiert wurde, zum Beispiel die Sportanlagen am Kleinbasler Brückenkopf Dreirosen, hätte auch ohne die Autobahn verwirklicht werden können», ist Witschi überzeugt. «Mit einem Bruchteil des für die Autobahn verwendeten Geldes wäre mit dem nötigen politischen Willen wesentlich mehr für die Quartiere möglich gewesen.» Die Versprechen zur Beruhigung der an die Autobahn angrenzenden Wohnquartiere sind seiner Ansicht nach kaum eingehalten worden – «und dort, wo es versucht wird, verzögern oder verhindern Einsprachen gerade von denen, welche die Autobahn gefordert haben, die Realisierung.»

Witschi, der nicht weit von der Nordtangente entfernt wohnt, befürchtet, dass die Anwohnerschaft den quartierfremden Verkehr noch auf Jahre hinaus wird tolerieren müssen. «Und in dieser Zeit wächst ja der Verkehr weiter mit der Folge, dass die Quartier-Verkehrsberuhigung und das Zusammenwachsen der Quartiere, zum Beispiel über die Horburgstrasse hinweg, noch schwerer zu realisieren sein werden.»

↗ Fritz Witschi
← Bruno Mazzotti