

Ein Planungsfossil weckt Hoffnungen

Aesch. Ein altes Tunnel-Projekt könnte über Umwege die Verkehrsprobleme im Zentrum beheben

MARKUS KOCHER

Die Aescher möchten ihren Dorfkern entlasten und spekulieren deshalb auf die Verlegung der H18 in einen Tunnel unter dem Muggenberg. Kommt es so weit, pocht die Gemeinde auf eine Lösung für den Durchgangsverkehr auch aus Pfeffingen.

Nahezu 10 000 Fahrzeuge fahren an einem gewöhnlichen Werktag durch den Aescher Ortskern – in beiden Richtungen. Die Dauerbelastung ist dem Dorf anzusehen. Die Situation ist nicht nur für die Aescher Gewerbetreibenden eher trist. Auch das soziale Leben hat es entlang der Kantonsstrasse schwer, in Gang zu kommen. Die «ablesbare, identitätsbildende Mitte», wie man sie im Richtplanentwurf der Gemeinde für den Dorfkern wünscht, ist noch ein gutes Stück weit entfernt.

Doch der Richtplan – er könnte es noch richten. Im Zusammenhang mit der Uralt-Vorlage des Muggenberg-Tunnels (siehe nebenstehenden Text) ergibt sich für die erhoffte Dorfkernentlastung eine Chance, die die Aescher unbedingt nutzen möchten. Einer der Angelpunkte dabei ist ein Halbanschluss der H18 bei Angenstein, also ein Kreislauf dort, wo die Umfahrungsstrasse nach einem kurzen Aufstieg endet und weiter Richtung Laufental führt.

Ein Halbanschluss würde hier bedeuten, dass der Aescher und Pfeffinger Verkehr auch auf der Südseite des Dorfes eine Zufahrtmöglichkeit zur H18 erhielte – und umgekehrt. Anstatt sich durch den ganzen Dorfkern zu wälzen, würde am Morgen ein Teil der Autos erst Richtung Duggingen fahren, auf Höhe des Schlosses Angenstein über einen Kreislauf in die Schnellstrasse einbiegen – und dann Richtung Basel brettern.

BEGEGNUNGSZONE. Ein solches Szenario hätte für die Aescher einen entscheidenden Vorteil. Auf den 350 Metern zwischen Pfeffinger- und Ettingerstrasse wäre der heute dauerbefahrene «Kern» merklich entlastet. Vorausgesetzt, dass die betroffenen Pendler bereit wären, diesen kleinen Schlenker zu fahren.

Auf der Gemeindeverwaltung hat man sich bereits Gedanken gemacht, wie ein vom Durchgangsverkehr entlastetes Dorfkern aussehen könnte. Gemeindevorstand Gilbert Münger nennt etwa eine Begegnungszone mit Tempo 20 oder zumindest Tempo 30 als mögliches Fernziel, ein Durchgangsverbot für Schwerverkehr, belebte Trottoirs und ein mehr auf den Aussenraum hin verlagertes Geschäftsleben... «Doch das sind alles nur Visionen», beschwichtigt Münger. «Zuerst müssen wir noch das Resultat aus dem Mitwirkungsverfahren zum Richtplanentwurf abwarten.»

Das letzte Wort hat ohnehin der Kanton. Denn ihm gehört die Strasse. «Wir kennen bis heute keine Tempo-20- oder Tempo-30-Zone auf Kantonsstrassen», sagt Urs Roth, Leiter Geschäftsbereich



Entlastung. Vor Angenstein wünscht sich Aesch einen Kreislauf und einen Halbanschluss an die H18. Foto Roland Schmid

Verkehr im Baselbieter Tiefbauamt. Eine Ausnahme sei Sissach, wo gemäss dem Projekt «Strichcode» die Hauptstrasse saniert und dann eine Begegnungszone mit Tempo 20 umgewandelt werden soll. Dort sei es nur dank einem Strassenabtausch möglich. «In Aesch brauchen wir parallel zur Hochleistungsstrasse H18 eine Sekundärachse, die im Ereignisfall den Verkehr wenigstens teilweise übernehmen könnte», so Roth. Nach heutiger Tiefbauamts-Philosophie seien die Aescher Träume kaum in die Realität umzusetzen.

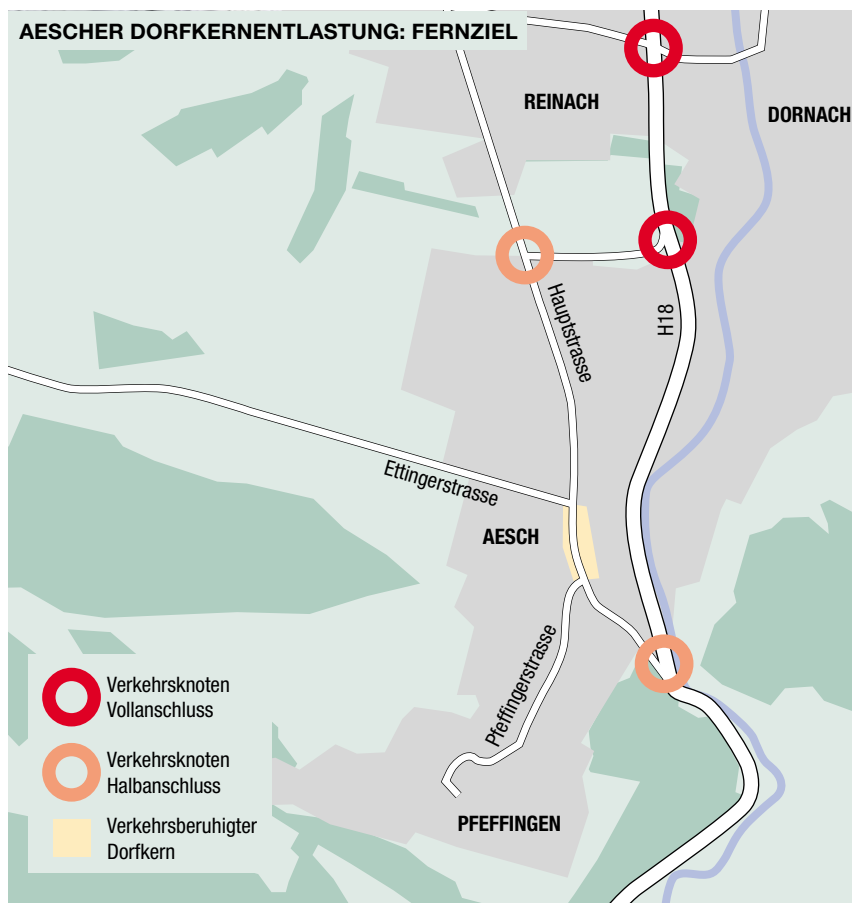
ENTFLECHUNG. Ein weiteres Erschweren kommt hinzu. Der Muggenberg-Tunnel, das Laufentaler Planungsfossil aus Berner Zeiten, liegt weiterhin auf Eis. Ob er je gebaut wird, ist unsicher. Ob es aber einen H18-Halbanschluss auch ohne Tunnel oder zumindest als vorgezogenes Projekt gibt, ist heute schwer einschätzbar. «Eine solche Zwischenlösung sollte auf jeden Fall mit einem Tunnel kompatibel sein», sagt Alain Aschwanden, Leiter Verkehrsplanung beim Kanton.

Doch ungeachtet dessen sei ein Kreislauf zur Entflechtung von übergeordnetem (H18) und lokalem Verkehr sehr sinnvoll. «Das erhöht die Sicherheit.» In der Vergangenheit ist es an der Stelle immer wieder zu schwersten Unfällen gekommen.

Muggenberg-Tunnel als Draht ins Laufental

HOFFEN AUF DEN BUND. Es war noch zu Berner Zeiten, als das Projekt eines Tunnels unter dem Muggenberg bei Angenstein anging, Gestalt anzunehmen. Die Forderungen vor allem aus dem Laufental sind nie ganz verstummt. Für Alain Aschwanden, Leiter Verkehrsplanung im Baselbieter Tiefbauamt, ist dieses Vorhaben allenfalls langfristig denkbar. Die Rede ist von einem etwa einen Kilometer langen Tunnel als Fortsetzung der heutigen H18. Anstatt dass die Schnellstrasse von Basel her ansteigt, bliebe sie auf gleichem Niveau und führte unterhalb der höher gelegenen Hauptstrasse zwischen Aesch und Angenstein in den Untergrund.

Auf der Preisbasis von 1980 sind die Kosten mit rund 50 Millionen Franken angegeben. Die Realisierungschancen wären hingegen um einiges grösser, wenn der Bund, wie angekündigt, die H18 in sein Grundnetz übernimmt. Ein Entscheid erfolge hier jedoch frühestens Ende 2009, sagt Aschwanden. och



Richtplan. So könnte der Aescher Dorfkern beruhigt werden. baz-Grafik Johannes Uhlmann

nachrichten

Die EVP will in den Gemeinderat

BOTTMINGEN. Die EVP Bottmingen hat für die Gemeindevahlen im Februar 2008 Olivier Bieli als Kandidat für den Gemeinderat nominiert. Olivier Bieli, 23 Jahre jung, ist Polizeiassistent bei der Kantonspolizei Basel-Stadt. Er setze sich in Bottmingen seit einigen Jahren mit grossem Erfolg für Jugendprojekte ein, heisst es in einer Mitteilung der EVP.

Urs Büchel tritt nicht mehr zur Wahl an

BIEL-BENKEN. Zwölf Jahre sass er im Gemeinderat von Biel-Benken, acht Jahre davon als Gemeindepräsident: Jetzt tritt Urs Büchel (parteilos) nicht mehr zur Wahl an. Er ist das einzige Mitglied des Biel-Benken Gemeinderates, das sich nicht mehr der Wiederwahl stellt. In Biel-Benken werden die Gemeinderatskandidaten nicht von den Parteien gestellt. Interessenten müssen sich

bis zum 31. Dezember auf der Gemeindeverwaltung oder beim «Podium» melden. Bis jetzt aber habe es noch keine Anmeldung gegeben, sagt Gemeindeverwalterin Elisabeth Schneider.

Rollerfahrer verletzt sich bei Kollision

BIEL-BENKEN. Gestern Mittag kollidierten auf der Thewilerstrasse in Biel-Benken ein Lieferwagen und ein Roller. Der Rollerlenker wurde dabei verletzt. Laut Angaben der Polizei fuhr ein 39-jähriger Lieferwagenlenker in Biel-Benken von Flüh her kommend auf der Thewilerstrasse und wollte in die Kirchgasse abbiegen. Mangels Aufmerksamkeit kam es zu einer seitlichen Kollision mit dem Fahrzeug eines 16-jährigen Rollerlenkers, der in Richtung Leymen unterwegs war. Der Rollerfahrer wurde ein paar Meter weit weggeschleudert, wo er verletzt am Boden liegen blieb. Er musste ins Spital überführt werden.

Neues Parkverbot stösst auf Widerstand

Münchenstein. Die IG Heiligholz reicht beim Regierungsrat eine Beschwerde ein

GEORG SCHMIDT

Anwohner gehen mit rechtlichen Mitteln gegen die Ankündigung der Gemeinde vor, den Parkraum an der Heiligholzstrasse aufzuheben.

«Wir verlangen eine gewisse Anzahl an weissen Parkplätzen», sagt Axel Scherrer, früherer Gemeinderat und heute Vizepräsident der IG Heiligholz, die mit einer Beschwerde an den Regierungsrat gelangt ist. Grund ist die formelle Ankündigung der Gemeinde, für die Heiligholzstrasse beidseitig ein Parkverbot zu erlassen.

Mit diesen Parkplätzen, so Scherrer, würden die Bedürfnisse von Anwohnern, Handwerkern und Besuchern abgedeckt. Problematisch sei aber nicht nur, dass heute bestehender Parkraum wegfallen soll, erklärt Scherrer: Wenn die parkierten Autos von der Strasse weg seien, käme dies – trotz Radarkasten vor Ort – einer Einladung an potenzielle Raser gleich. «Wir hatten schon Autos, die sich überschlagen haben, in den Vorgärten», sagt Scherrer, der auch einige wenig schmeichelhafte Worte

für die Informationspolitik der Gemeinde findet. Der Streit nahm mit Sanierungsarbeiten an der Strasse seinen Lauf. Vorher gab es an der Heiligholzstrasse keine Signalisation, sagt Bauverwalter Gilbert Davet. Somit sei es nicht verboten gewesen, dort zu parkieren.

«Einem Anwohner wurde seitens der Bauverwaltung versprochen, dass nach den Bauarbeiten weisse Parkplätze eingerichtet werden», sagt Scherrer, räumt aber ein, dass man keine schriftlichen Dokumente in der Hand habe. Von einem solchen Versprechen habe er, Davet, «keine Kenntnisse».

SAMMELSTRASSE. «Die Heiligholzstrasse», sagt Davet, «ist eine verkehrsorientierte Sammelstrasse» – eine Kategorie im Strassenetz, die zwischen den Erschliessungsstrassen mit Tempo 30 und den Hauptstrassen einzuordnen sei. «Die Heiligholzstrasse ist eine Querverbindung wie etwa die Loogstrasse», sagt auch Gemeindeprä-

sident Walter Banga. Damit diese Strassen den Verkehr bewältigen können, so Davet, müssten zwei Autos ungehindert aneinander vorbeikommen – was nicht möglich sei, wenn dort parkiert werde. Auch müsste die Strecke für Ausnahmetransporte genutzt werden können und deshalb eine Breite von fünf Metern haben. Davet hegt zudem den Verdacht, dass eine grosse Zahl der abgestellten Autos Pendlern gehören, die an der BLT-Station Heiligholz ins Tram umsteigen.

Die Angst vor Rasern kann der Bauverwalter zumindest nachvollziehen. Er betont aber, dass bereits jetzt verschiedene Massnahmen darauf angelegt seien, potenziellen Schnellfahrern die Lust am Tempo zu nehmen: «Das Gefühl von Weite wird optisch gebrochen, etwa durch die Anordnung der Pfosten der Strassenbeleuchtung.» Für Davet ist es aber denkbar, dass dereinst doch noch Parkfelder markiert werden, falls die Strasse zur Raserstrecke werden sollte.