

Ganz oder gar nicht

Wenn es nach den Autopendlerinnen und Autopendlern im Birstal ginge, müsste die zusätzliche Birsbrücke für den Zubringer Dornach-Aesch schon morgen gebaut werden. In den Augen umweltschützerischer Kreise am besten gar nie. Der Verein Birsstadt ist ebenfalls gegen die Erstellung neuer Strasseninfrastruktur; oder höchstens nur dann, sollten sich der Ausbau von ÖV-Angeboten und zusätzliche Velorouten als ungenügend herausstellen, um dem Strassenverkehr Herr zu werden.

Unabhängig von den – beiderseits durchaus nachvollziehbaren – Extrempositionen wäre in einer idealen Planungswelt bei der Eröffnung des A18-Vollanschlusses Aesch Nord im kommenden Jahr die Anbindung an Dornach ebenfalls schon fertig. Die Realität ist eine andere: Zwei Kantone und Gemeinden, drei Varianten und dazu viele divergierende Anspruchsgruppen waren zu viele Köche. Der am Mittwoch auf Regierungsebene beschlossene Neustart in Ehren, aber es werden weitere Jahre ins Land ziehen, bis etwas Zählbares vorliegt.

Inzwischen können die Millionenkosten, welche die bisherige fruchtlose Planung gekostet hat, als Preis dafür angesehen werden, der Nachwelt nichts Halbbatziges in Beton gegos-

sen und die Birs-Auenlandschaft nicht ähnlich der Ergolz bei der Umfahrung Liestal dauerhaft verunstaltet zu haben. Als die Planungen vor über zwei Jahrzehnten begannen, rauchten noch die Schlote der Dornacher Metalli; jetzt entsteht stattdessen im Wydeneck neuer Wohn- und Gewerberaum. Wie sich der

Vollanschluss Aesch nach seiner definitiven Inbetriebnahme 2023 sowie der 15-Minuten-Takt bei der S-Bahn nach dem Doppelspurausbau auf die lokalen Verkehrsströme auswirken werden, lässt sich noch nicht voraussagen. Allfällige weitere Verkehrsinnovationen schon gar nicht. Insofern macht die angestreb-

te umfassende Neubeurteilung respektive die Zeit, die man sich mit dem Neustart kauft, Sinn.

Wo lag der ursprüngliche Fehler, der zu Blockade und Streit beim Zubringer Dornach-Aesch geführt hatte? Vermutlich darin, überhaupt drei Varianten ausgearbeitet

zu haben. Je mehr Varianten vorliegen, desto heftiger potenzieren sich die Gegensätze und desto mehr Ansatzpunkte für Zwist gibt es. Beim finalen Streckenentscheid werden sich eh Autolobby und Umweltschützerinnen und Umweltschützer unversöhnlich gegenüberstehen. Es ist wohl illusorisch, zu glauben,



Wie sich der Vollanschluss Aesch auf die Verkehrsströme auswirken wird, lässt sich noch nicht voraussagen.

Bild: Juri Junkov

mit der Suche nach Kompromissen alle Anspruchsgruppen an Bord holen zu können.

Ziel des Neustarts muss daher sein, jene Routenanbindung an den Vollanschluss Aesch Nord möglichst umweltschonend zu bestimmen und auszugestalten, welche die Bedürfnisse der lokalen Nutzerschaft, also der Pendlerinnen und Pendler rechts der Birs, am besten und direktesten bedient. Sollte die am Donnerstag von Aesch's Gemeindepräsidentin Eveline Sprecher auffällig oft erwähnte «kreative Lösung» bedeuten, dass die Birs untertunnelt wird, dann möge es so sein.

Dann wird auch die Grundlage für einen glasklaren Entscheid, zweifellos lätztinstanzlich an der Urne, gegeben sein: Entweder entscheiden sich die beiden Kantonsparlamente und Bevölkerung für den Ausbau der Strasseninfrastruktur oder für eine verkehrstechnische Zukunft im Birstal ohne Dornacher Autobahnanschluss. Das sind die einzigen beiden Varianten, auf die es sich hinzuarbeiten noch lohnt.



Bojan Stula
bojan.stula@chmedia.ch