


Michel Laszlo

Der Basler Kantonstierarzt setzt sich für weitere Hunde-Freiflächen ein

BASEL-STADT 23

Giovanni Antonini

Das Haydn-Feuer lodert - auch auf der zweiten CD der Gesamtausgabe

KULTUR 35

Carly Fiorina

Frühere HP-Chefin will ins Weisse Haus

AUSLAND 8

Streit um den Gundelitunnel

Neue Strasse Die Baselbieter Regierung will die neue Stadttangente, jene in Basel eher nicht

VON HANS-MARTIN JERMANN

Die beiden Basel stehen in der Verkehrspolitik vor einem Jahrzehnte-Entscheid: Soll im Westen und Süden Basels eine neue Strassentangente gebaut werden? Es geht um viel Geld: Bis zu 1,5 Milliarden Franken würden die vier Strassenabschnitte kosten, die Allschwil und Binningen ans Hochleistungsstrassennetz anbinden sollen. Vor allem in der Stadt ist der Widerstand gross - nicht «nur» wegen der hohen Kosten. Der im Volksmund Gundelitunnel

genannte Tangenten-Abschnitt auf Basler Boden würde Mehrverkehr nach sich ziehen, monieren Kritiker.

Dass die neue Stadttangente auch zwischen den beiden Basel für Streit sorgt, erstaunt daher nicht: So fordert die Baselbieter Baudirektorin Sabine Pegoraro (FDP) im Interview, dass sich der Kanton Basel-Stadt baldmöglichst entscheide, ob er den Gundelitunnel bauen wolle oder nicht. Obwohl das Projekt seit den 60er-Jahren existiere, habe die Stadt bis heute keinen klaren Entscheid dazu gefällt. Falls Basel den

Gundelitunnel ablehnt, will Pegoraro selber einen weiter südlich liegenden Tunnel (unter dem Bruderholz) planen.

Pegoraros Basler Amtskollege Hans-Peter Wessels (SP) kontert die Kritik: Es gebe in der Stadt durchaus einen Entscheid zum Gundelitunnel. Nach Ansicht der Basler Regierung bringe dieser als isoliertes Strassenprojekt zu wenig Nutzen. «Als Bestandteil einer stadtnahen Tangente könnte der Gundelitunnel hingegen Sinn machen», betont Wessels. Er kontert damit auch die Kritik von Basler Wirtschafts- und Ver-

kehrsverbänden, die das Projekt nun rasch realisiert haben wollen. «Es wäre blödsinnig, den Gundelitunnel auf Vorrat zu realisieren - auch finanzpolitisch: Wir reden von geschätzten Kosten von 600 bis 700 Millionen Franken.» Mit anderen Worten: Die Basler Regierung will den Tunnel eigentlich nicht, böte aber Hand zu einer gemeinsamen Lösung mit Baselland. Nur: Wer soll das Milliardenprojekt bezahlen? Wessels kommentiert es so: «Ob die stadtnahe Tangente jemals kommt, steht in den Sternen.» KOMMENTAR RECHTS, SEITE 24

KOMMENTAR

Geld und Willen zusammenführen

Die Hin- und Herschieberei des schwarzen Peters zwischen Wessels und Pegoraro ist reine Augenwischerei. Am Ende geht es nicht darum, wer zuerst was planen muss und wer nun wem wofür kein Geld geben will. Das Problem liegt wesentlich tiefer als der Gundelitunnel: In Baselland haben es Strassenbauprojekte politisch wesentlich einfacher als in der



von Nicolas Drechsler

Stadt. Aber Baselland hat kein Geld, um sie zu realisieren. In der Stadt wären die Mittel zwar eher vorhanden, dafür der politische Wille nicht, hohe dreistellige Millionenbeträge in Asphalt zu investieren. Besonders dann nicht, wenn man annehmen muss, dass dieser Asphalt vor allem den Baselbietern zugutekommen wird.

Doch eine regionale Verkehrsplanung ist dringend nötig, das muss jedem einleuchten, der einmal in einem Stau steckt, der sich weit über die Kantons-grenzen erstreckte, wie das mittlerweile praktisch jeden Tag zu den Stosszeiten der Fall ist. Die Verknüpfung der Projekte Gundelitunnel, Rheintunnel, Zubringer Allschwil und Stadttangente ist eben keine politische, sondern eine praktische. Das eine macht ohne das andere wenig Sinn und der Nutzen des gesamten Systems wäre wesentlich höher als die Summe der einzelnen Teile.

Die jetzige Vorgehensweise, einzelne Projekte in verschiedenen Tempi voranzutreiben, sie einzeln dem Volk vorzulegen und dann einzeln zu finanzieren, ist wenig sinnvoll. Besser wäre es, einen Gesamtplan zu erstellen, die Frage der Bundesmittel zu klären und das ganze Paket in beiden Kantonen parallel an die Urne zu bringen. Aber das ist politisch wohl kaum durchzubringen. Weder in der Stadt noch auf dem Land. So kann man nur innerhalb des gegebenen Rahmens das Maximum herauszuholen versuchen. Das bedingt vor allem drei Dinge: Die Schwarzpeterspiele bleiben lassen, ausloten, was leistbar ist, und dann nach verkehrspolitischen Grundsätzen Prioritäten setzen. Diesmal aber bitte gemeinsam.

@ nicolas.drechsler@bzbasel.ch



Trauer um Eva Aeppli Die Basler Künstlerin starb gestern in Frankreich - zwei Tage nach ihrem 90. Geburtstag. Es waren aussergewöhnliche Werke wie die «Fünf Witwen» (1969), welche Eva Aeppli weltweit bekannt machten, aber auch ihre Ehe mit Jean Tinguely. SEITE 36 FOTO: KEYSTONE

Raumkonzept 3Land

Ein Stadtpark auf der Klybeckinsel

Ein Zürcher ETH-Professor hat seine Studenten Projekte für die Klybeckinsel erarbeiten lassen. Eines sieht einen Stadtpark auf einer grünen Insel vor. Er stellte die Vorhaben im Rahmen einer Ausstellungs-Vernissage vor, bei der in Basel ein grosses Modell des Raumkonzepts 3Land zu sehen ist. Es zeigt, wie Weil am Rhein (D), Huningue (F) und Basel am Rhein zusammenwachsen wollen. KOMMENTAR SEITE 33, SEITEN 2/3

Starker Regen

Viel Wasser, getränkte Böden

Wegen des hohen Pegelstandes nach den intensiven Regenfällen musste die Rheinschiffahrt gestern erneut gesperrt werden. Die Böden sind vom Wasser gesättigt, deshalb kam es gebietsweise zu kleineren Hangrutschen. Die Situation am Rhein könnte sich noch verschärfen. Denn die Seen im Kanton Bern sind voll, die Schleusen werden geöffnet - und weitere Niederschläge sind angekündigt. SEITEN 3, 19

Die bz im Iselin-Quartier

Grossbaustelle und handgemachte Pasta

Die Umgestaltung Luzerner-/Wasgenring ist demnächst abgeschlossen und soll das gespaltene Iselin-Quartier näher zusammenbringen. Laut Stadtteilsekretariat sind die ersten positiven Veränderungen bereits spürbar. Einen spürbar positiven Eindruck aufs Quartier hat die Pasta-Manufaktur «Paste Ines», die seit einem Jahr von Spitzenkoch Dominic Lambelet geführt wird - die bz war zu Besuch. SEITEN 20/21

Baselland/Solothurn

Vandalen sägen Maibäume um

Während des vergangenen Wochenendes wurden in drei Baselbieter Gemeinden die Maibäume gefällt. Auch in vier Gemeinden im Schwarzbubenland wurden die geschmückten Brauchtumsbäume flachgelegt. Die unbekanntesten Täter hantierten nachts mit Handsägen, Kettsägen oder knickten die Bäume um. Die Täter in Meltingen SO stellten sich bei der Gemeinde, nachdem diese via Facebook Druck machte. SEITE 25

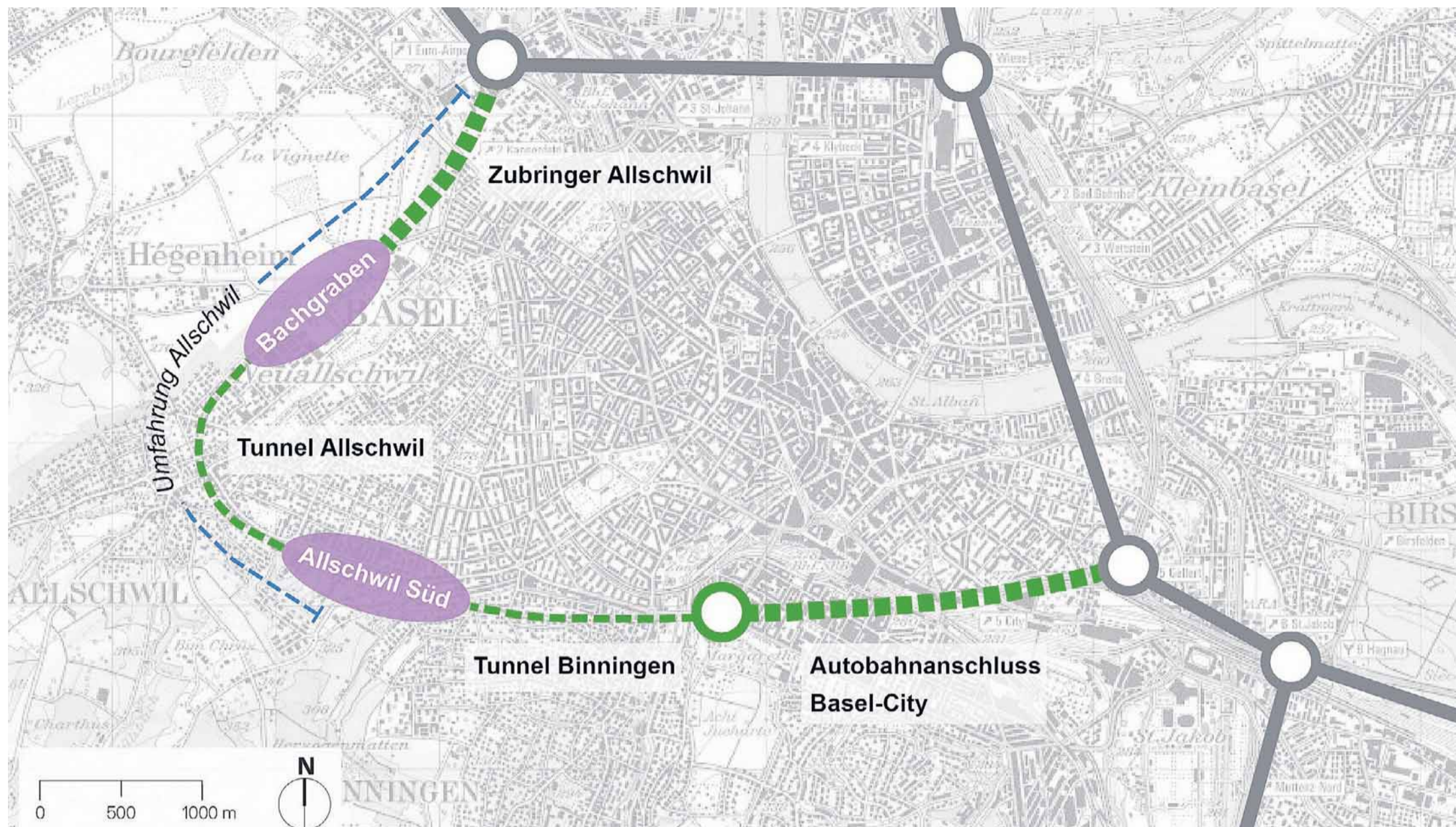
MEINUNGSSEITE

Antonio Fumagalli über die Weltausstellung in Mailand:

«Dass die Expo einen substanziellen Beitrag dazu leistet, den Hunger auf der Welt zu reduzieren, ist illusorisch.»

SEITE 33





Das sind die vier Abschnitte der geplanten Strassentangente im Westen und Süden Basels

Zubringer Allschwil

Der Zubringer Allschwil ist der politisch unbestrittene Bestandteil der geplanten Stadttangente. Auch ist die Planung relativ weit fortgeschritten. Der Zubringer würde das aufstrebende Wirtschaftsgebiet Bachgraben mit der Nordtangente verbinden. Geschätzte Kosten: 180 Millionen Franken. Baubeginn: 2021. Angedacht ist eine mehrheitlich oberirdische Strasse entlang der Grenze zu Frankreich.

Tunnel Allschwil

Der Tunnel Allschwil ist als eigentliche Dorfumfahrung konzipiert und würde vom Bachgraben ins Gewerbegebiet Allschwil-Süd/Paradies führen. Geschätzte Kosten: 250 Millionen Franken. Im Grundsatz hat das Baselbieter Volk am 8. März 2015 Ja gesagt zu Zubringer und Tunnel Allschwil. Allerdings könnte Letzterer noch gekippt werden, sollte der Landrat die Elba-Variante «Ausbau» ablehnen.

Tunnel Binningen

Dieser dritte Abschnitt der neuen Stadttangente existiert erst in den Köpfen der Planer. Der Tunnel Binningen ist Bestandteil der Variante «Ausbau» der Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwil (Elba), über die der Baselbieter Landrat im Herbst entscheiden wird. Lehnt er diese ab, ist sowohl der Tunnel Binningen als auch der Tunnel Allschwil – und damit die neue Tangente insgesamt – gestorben.

Autobahnanschluss Basel-City

Der Autobahnanschluss Basel-City heisst im Volksmund Gundelitunnel und besteht als Idee seit 1960. Der 1,5 Kilometer lange Tunnel würde vom Bahnhof Wolf von der A2/A3 abzweigen und bis ins Gebiet Margarethen/Dorenbach führen. Als einziger der vier Tangenten-Abschnitte liegt er mehrheitlich auf Basler Boden und ist politisch heftig umstritten. Geschätzte Kosten: 600 bis 700 Millionen Franken.

«Es gibt keinen Entscheid der Stadt dazu»

Neue Stadttangente Baudirektorin Sabine Pegoraro fordert von Basel ein klares Bekenntnis zum Gundelitunnel

VON HANS-MARTIN JERMANN

Frau Pegoraro, Ihr Basler Amtskollege Hans-Peter Wessels hat sich letzte Woche zur Priorisierung der Strassenprojekte in und um Basel geäußert. Den Zubringer Allschwil hält er für eine gute Sache, Wessels stellte aber klar, dass Basel nichts daran bezahlen werde.

Sabine Pegoraro: Das habe ich zur Kenntnis genommen. Hans-Peter Wessels hat dies bereits an einer der letzten gemeinsamen Regierungssitzungen zur Partnerschaft gesagt. Überrascht war ich also nicht. Ich interpretiere diese im Voraus ausgesprochene Weigerung als Reaktion für die Ankündigung des Kantons Basel-Stadt, nichts an den neuen Rheintunnel bezahlen zu wollen. Sollte es so sein, wäre die Reaktion fehl am Platz: Für mich sind die beiden Projekte nicht vergleichbar.

Weshalb nicht?

Der Rheintunnel ist auf ausschliesslichen Wunsch von Basel-Stadt aufgelegt worden. Baselland war in diesen Prozess in keiner Weise involviert, wir wurden auch nicht um unsere Meinung dazu gefragt. Die Spielregeln sind klar: Der Bund ist Eigentümer und Bauherr der Nationalstrassen; kommen die Kantone aber mit Sonderwünschen, dann müssen sie - in diesem Fall Basel-Stadt - dafür aufkommen. Der Bund hat denn auch bestätigt, dass Baselland nichts an den Rheintunnel berappen muss. So gesehen besteht kein Grund, beim Zubringer Allschwil die Finanzierung des Rheintunnels in die Waagschale zu werfen. Ich möchte zudem klarstellen, dass Baselland bis jetzt noch niemanden



«Baselland hat bis jetzt noch niemanden zu einer finanziellen Beteiligung am Zubringer Allschwil aufgefordert.»

Sabine Pegoraro Baselbieter Bau- und Verkehrsdirektorin (FDP)

zu einer finanziellen Beteiligung am Zubringer Allschwil aufgefordert hat.

Dies könnte noch kommen: Zumindest der Anschluss an den Zubringer Allschwil wird im Gebiet Grand Casino Basel - also auf Stadtboden - liegen. Stimmt. Aber solange die Linienführung des Zubringers Allschwil nicht geklärt ist, ist es sinnlos, eine Kosten-Debatte zu führen.

Was sind die nächsten Planungsschritte beim Zubringer Allschwil?

Bei diesem Projekt, das vom Baselbieter Volk am 8. März im Grundsatz gutgeheissen wurde, liegt der Lead klar beim Kanton Baselland. Die Elsässer Behörden haben signalisiert, dass wir einen Vorschlag für einen möglichen Routenverlauf vorlegen sollen. Entschieden ist noch gar nichts, aber schneller und kostengünstiger realisierbar wäre eine oberirdische Linienführung: Der Zubringer könnte beim Grand Casino Basel an die Nordtangente andocken und entlang der Landesgrenze mehrheitlich auf französischem Boden an die Rue de Bâle und weiter zum Hegenherrmattweg führen. Im Baselbieter Tiefbauamt sind bereits einige Pläne und Ideen entwickelt worden, allerdings müssen wir mit einer Fixierung dieser Ideen zuwarten, bis der Landrat zu Elba (siehe oben, d. Red.) einen Entscheid gefällt hat.

Für wen baut Baselland die Umfahrung Allschwil? Unser Eindruck ist, dass zumindest der Zubringer Allschwil ein Projekt für die Wirtschaft ist.

Mit dem Zubringer Allschwil wollen wir das Bachgraben-Quartier, ein Arbeits-

gebiet von grosser kantonaler Bedeutung, besser erschliessen. Es ist schon so: Die Richtschnur, nach welcher wir derzeit über kantonale Verkehrsprojekte befinden, ist die Erschliessung bedeutender Wirtschaftsgebiete. Allschwil steht da mit dem Bachgraben-Quartier ganz oben. Die Umfahrung Allschwil dient dann eher der Entlastung des Dorfes und seiner Bevölkerung. Geplant ist die Umfahrung Allschwil aber als kantonale Entlastungsstrasse analog zur A22 (zwischen Pratteln und Liestal, d. Red.), nicht als Nationalstrasse. Ihre Kompatibilität mit einer neuen Ring-Autobahn, wie sie in Basel derzeit diskutiert wird, muss daher genau geprüft werden. Deshalb ist für mich zentral, dass die Verkehrsplanung der beiden Basel eng aufeinander abgestimmt wird. Sobald wir in Baselland den Grundsatzentscheid zur Elba-Variante Ausbau auf dem Tisch haben, können wir mit der Planung einer stadtnahen Tangente loslegen.

Zentrales Element der stadtnahen Tangente ist der Gundelitunnel auf Basler Boden. Hans-Peter Wessels hat klar gemacht, dass dieses Projekt aus Sicht der Stadt keine Priorität genießt.

In Basel beschäftigt man sich seit 55 Jahren mehr oder weniger intensiv mit diesem Projekt. Der Gundelitunnel ist ein Überbleibsel aus dem Nationalstrassen-netz aus den 1960er-Jahren. Ich kann nicht beurteilen, welche Überlegungen man in der Stadt zum Gundelitunnel anstellt. Was ich aber sagen kann: Der Kanton Baselland muss von Basel-Stadt möglichst bald wissen, ob dieses Projekt realisiert werden soll. Es gibt keinen politi-

schen Entscheid der Stadt dazu. Die Basler Behörden sagen, Baselland solle zuerst die Elba-Planung auf die Schiene kriegen und dann würden sie mit dem Gundelitunnel an unsere Planung andocken. Ich meine, das ist nicht das richtige Vorgehen, vor allem dann nicht, wenn am Schluss im Rahmen eines politischen Entscheids klar wird, dass die Baslerinnen und Basler den Tunnel doch nicht wollen.

Was macht Baselland, wenn die Stadt Nein sagt zum Bau des Gundelitunnels?

Wir haben noch eine zweite Variante für eine Stadttangente in der Hinterhand. Aus dem Raum Margarethen könnte eine vermutlich mehrheitlich unterirdisch geführte Strasse in den Raum Münchenstein führen.

Dies würde für Baselland aber wesentlich teurer als eine Tangente mit Einbezug des Gundelitunnels. Wer soll das bezahlen - auch angesichts der schwierigen Finanzlage des Kantons?

Zu den Kosten kann ich noch nichts sagen, aber ich favorisiere die Tangenten-Lösung mit dem Gundelitunnel. Letzterer würde vom Bund und vom Kanton Basel-Stadt bezahlt. Bei der Realisierung einer Tangente auf Baselbieter Boden wäre punkto Finanzierung einige Kreativität gefragt. Für den Zubringer Allschwil habe ich ja die Idee einer Spezialfinanzierung lanciert. Grundsätzlich sollten wir in der Schweiz dahin steuern, dass der Bund solche Projekte von den Kantonen übernimmt. Erstens, weil das oft Strassen mit überregionalem, ja nationalem Charakter sind und zweitens, weil der Bund schlicht mehr Mittel hat, um solche Vorhaben zu finanzieren.