

# BASELLANDSCHAFTLICHE ZEITUNG



**Fabian Schär**

Hoffenheim sei für ihn kein Abstieg, sagt der FCB-Abwehrchef

SPORT 16

**Claude Janiak**

Der Baselbieter erzielt im Ständerat einen Erfolg für die Rheinschiffahrt

KANTON 19

**Timea Bacsinszky**

Sie scheitert in Paris im Halbfinal

SPORT 18

## Eine neue Strasse für die Agglo

Baselland Landrat will milliardenteure Stadt-Tangente planen - Finanzierung bleibt ungelöst

VON HANS-MARTIN JERMANN

Es ist im Kanton Baselland einer der bedeutendsten verkehrspolitischen Entschiede seit Jahren: Der Landrat sprach sich gestern mit 48 zu 33 Stimmen bei einer Enthaltung für die Planung einer neuen Stadttangente im Westen und Süden Basels aus. Die Finanzierung dieser je nach Variante auf 1,1 bis 1,3 Milliarden Franken veranschlagten, mehrheitlich unterirdisch geführten Strasse bleibt vorerst offen. Ohne Erfolg warb Grünen-Fraktionschef Klaus Kirchmayr im Parlament für Rückweisung des Ge-

schäfts. Dies, weil kein Finanzierungsmodell vorliegt. Die Mehrheit argumentierte indes, dass der Kanton zuerst klären soll, was er will und sich dann ums Geld kümmert. Die Finanzierung bleibt aber das heisse Eisen - auch in den Verhandlungen mit Basel-Stadt, auf dessen Gebiet der vierte Abschnitt der Tangente verläuft: der Gundelitunnel.

**Basel: Rheintunnel hat Priorität**

«Es gibt keinen Basler Entscheid zum Gundelitunnel, solange in den Sternen steht, ob der Kanton Baselland den direkt anschliessenden Tangentenab-

schnitt, den Binningertunnel, überhaupt finanzieren kann», sagt der Basler Baudirektor Hans-Peter Wessels zur bz. Die beiden Entschiede müssten zeitgleich erfolgen. Er kontert damit eine Forderung seiner Baselbieter Amtskollegin Sabine Pegoraro (FDP). Sie fordert nach dem «Elba»-Entscheid ein raschestmögliches Commitment der Stadt. Wessels kehrt den Spieß um und sagt: «Jetzt, wo sich der Kanton Baselland für die stadtnahe Tangente entschieden hat, ist es erst recht wichtig, dass er sich unmissverständlich hinter den Rheintunnel stellt.» Dieser sei vor-

dringlich und komme in den Planungen beider Kantone 10 bis 20 Jahre vor der Tangente. In der Vergangenheit hätten die Baselbieter Wirtschaftskammer und andere mit wild gezeichneten Varianten in Bundesbern den Eindruck erweckt, die Region wisse nicht, was sie wolle. «Das Planungs-Towuhabowu muss ein Ende haben», sagt Wessels. Worte, die im Baselbiet auf Widerspruch stossen: Der Birsfelder FDP-Landrat Christof Hiltmann wehrt sich gegen die Priorisierung: «Wir müssen das Gegenteil tun: Ein Gesamtnetz planen und dafür Finanzierungslösungen finden.» SEITE 19

KOMMENTAR

### Was uns der Asyl-Stau lehrt

Die gute Nachricht zuerst: Die Schweiz bearbeitet die Asylgesuche rascher als auch schon. Die schlechte Nachricht: Der seit Jahren geäusserte Wunsch nach rascheren Asylverfahren ist damit nur teilweise erfüllt. Denn nun stockt das Verfahren anderswo: Vor Bundesverwaltungsgericht, wohin die abgewiesenen Asylsuchenden mit ihren Rekursen gelangen.



von Daniel Fuchs

Auch vom Mittelmeer kommt eine gute Nachricht: Das endlich von der EU eingesetzte Seenotrettungsprogramm scheint zu wirken. Obwohl für 17 Menschen jede Hilfe zu spät kam, konnten vergangenes Wochenende über 5600 Flüchtlinge gerettet werden. Ein guter Teil von ihnen dank Marine- und Rettungsschiffen unter der Flagge von EU-Mitgliedsstaaten. Die schlechte Nachricht: Den Druck auf die Asylverfahren wird das nicht lindern. Ob sie vor einer politischen oder wirtschaftlichen Misere fliehen - die Menschen wollen nach Europa. Und das unbesehen davon, wie gefährlich die Reise ist.

Wer nun mehr Richter fordert, die über die Asylreurse urteilen, vergisst, dass damit nur ein weiteres «Nadelöhr» im Asylverfahren gelöst würde. Zwar würde das Asylverfahren beim Bund beschleunigt, doch für den Vollzug verantwortlich sind die Kantone. Auch sie müssten mehr Geld in den Asylbereich stecken. Wenn uns die Geschichte einmal mehr eines lehrt: Die Flüchtlingswelle nach Europa wird so schnell nicht abebben. Migration ist ein globales Phänomen. Damit verbundene Probleme lassen sich besser auf europäischer Ebene lösen, denn in der Schweiz. Aber schon gar nicht bei den Kantonen.

@daniel.fuchs@azmedien.ch



**AC/DC kommen** Es ist das Rock-Ereignis des Jahres. Die australischen Hard-Rocker geben heute und am Sonntag zwei Konzerte im Zürcher Letzigrund-Stadion. Die beiden Konzerte mit je 50 000 Zuschauern sind seit Monaten restlos ausverkauft. SEITEN 2/3. FOTO: KEYSTONE

## Asylreurse stauen sich bei den Richtern

**Migration** Das Schweizer Asylsystem wurde beschleunigt. Doch nun stockt es beim Bundesverwaltungsgericht

Die Politik forderte, die über 10 000 hängigen Asylgesuche abzuarbeiten, und schaffte dazu mehr Stellen beim Staatssekretariat für Migration (SEM). Die Offensive hat gewirkt: Der Pendenzenberg schrumpft. Nach dem ersten Quartal 2015 waren es noch 3650 Asylgesuche. Bis Ende Jahr will das SEM sie auf 1000 reduziert haben.

Wie Recherchen der «Nordwestschweiz» zeigen, stockt das Asylverfah-

ren nun aber woanders. Denn das schnelle SEM bringt das Bundesverwaltungsgericht (BVGer) in St. Gallen in Nöte. Dorthin können abgewiesene Asylsuchende mit ihren Rekursen gelangen. Schon im vergangenen Jahr stiegen die Pendenzen um 665 auf 1947 Fälle. Auch dieses Jahr ist der Pendenzenberg weiter angewachsen. Nun wird der Ruf nach weiteren Stellenaufstockungen laut. KOMMENTAR RECHTS, SEITE 5

**Basel-Stadt**

Gestohlene Velos mit GPS wiederfinden

Nora Bertschi probiert es ein zweites Mal. Die Grossrätin (Grünes Bündnis) will die Regierung nochmals davon überzeugen, dass diese beim Ärgernis der Velodiebstähle aktiv(er) werden muss. Sie hat erneut einen Vorstoss zum Thema eingereicht. Ihr Vorschlag: Mit GPS-Trackern präparierte Velos sollen als «Lockvögel» auf der Strasse ausgesetzt werden. Bei einem Diebstahl wären die Zweiräder rasch wieder auffindbar - womöglich sogar samt dem Dieb. Bereits im Januar hatte der Regierungsrat Bertschis Anfrage abschlägig beantwortet. SEITE 21

**Baselland**

Trotz Kritik: Landrat wählt den Bankrat

Dass der Landrat gestern dem neuen Bankrat für 2015 bis 2019 zustimmte, durfte nicht unbedingt erwartet werden, hatten doch sämtliche Parteien den engen Zeitplan kritisiert. Finanzdirektor Anton Lauber und das Auswahlverfahren gerieten denn in der Debatte auch stark unter Druck. Doch am Ende verwehrten nur SVP und FDP den zehn neuen Bankräten den Segen. SEITE 23

INSERAT

**zahnarztzentrum.ch**

**GESUNDE ZÄHNE MACHEN GLÜCKLICH!**

DAFÜR SIND WIR FÜR SIE DA - AN 365 TAGEN IM JAHR UND MIT LANGEN ÖFFNUNGSZEITEN.

JETZT NEU IN LIESTAL!



DAS ORIGINAL SEIT 2003

RATHAUSSTRASSE 37 061 926 98 90





# REGION

BASEL-STADT, BASELSTADT, BASELSTADT, BASELSTADT

## Landrat stellt Weichen für neue Strasse

Verkehr Baselland steigt in die Planung einer milliardenteuren Stadttangente. Wie diese finanziert wird, ist unklar

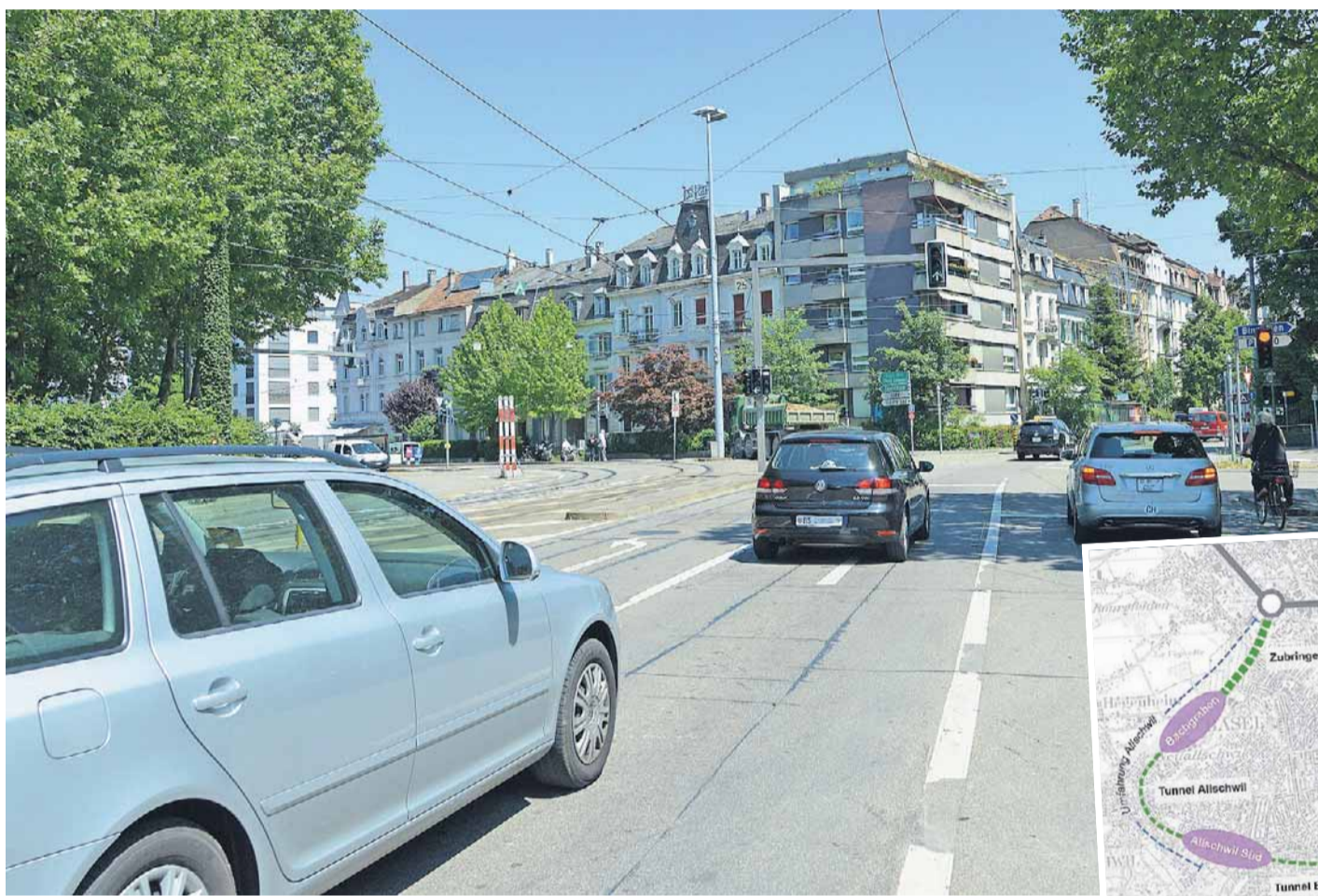
VON HANS-MARTIN JERMANN

Der Kanton Baselland will im Westen und Süden Basels eine neue Stadttangente bauen: Der Landrat hat dazu gestern im Rahmen seiner Beratung der Entwicklungsplanung Leimental, Birsbeck, Allschwil (Elba) Ja gesagt. Und den bedeutendsten Entscheid zum Ausbau des Strassennetzes seit Jahren gefällt: Alleine die neue Tangente wird aktuellen Schätzungen zufolge über eine Milliarde Franken verschlingen. Die Strasse soll in vier Teilstücken über die nächsten 30 bis 35 Jahren realisiert werden (siehe rechts). Hinzu kommen in der vom Landrat gutgeheissenen Elba-Variante «Ausbau» etliche kleinere Massnahmen im Strassenbau, ÖV und Langsamverkehr. Das Investitionsvolumen beträgt insgesamt 1,8 Milliarden Franken.

### Rückweisung gescheitert

Über Sinn und Unsinn des Generationenprojektes debattierten die Baselbieter Parlamentarier leidenschaftlich. Die Regierung hatte in ihrer Vorlage der «Ausbau» eine «Umbau»-Variante gegenübergestellt, die mit 800 Millionen Franken ein Bündel an Massnahmen bei allen Verkehrsträgern vorsieht - nicht aber die Realisierung einer neuen Umfahrungsstrasse. Der vom Baselbieter Volk am 8. März genehmigte Zubringer ins Allschwiler Bachgraben-Gebiet ist als einziges Strassen-Grossprojekt in beiden Varianten enthalten. Die Regierung und die vorberatende Bau- und Planungskommission hatten sich für die teurere Variante «Ausbau» ausgesprochen. Diese sei angesichts der grossen Verkehrsprobleme das «wirkungsvollere Paket».

Ein Rückweisungsantrag von Grünen-Fraktionschef Klaus Kirchmayr scheiterte mit 33 zu 49 Stimmen bei einer Enthaltung. Kirchmayr argumentierte nicht verkehr-, sondern finanzpolitisch: Solange kein Finanzierungsmodell für die Projekte vorliege, sei es unseriös, die Planung voranzutreiben. «Sonst setzen wir - wie beim gescheiterten Neubau des Bruderholzspitals - die Projektierungskosten in den Sand», sagte Kirchmayr. Sein Rückweisungsantrag bezog sich auf beide Elba-Varianten - schliesslich habe der Kanton weder für die eine noch die andere



Diese Autos auf dem Dorenbachviadukt könnten künftig in einem unterirdischen Tunnel das Gundeli queren. NIZ

das nötige Geld. «Wir sollten endlich anfangen, uns am Möglichen zu orientieren, anstatt Millionen in Wunschträume zu verplanen.»

Auch SP-Landrat Martin Rüegg warnte davor, ein weiteres «Mammut-Projekt» aufzugleisen. Bei der Finanzierung sei man auf Beiträge des Bundes angewiesen. In Bern verliere die Region aber an Glaubwürdigkeit und sie stifte Verwirrung, wenn ständig neue Projekte angemeldet würden. «Konzentrieren wir uns auf die beiden wesentlichen: Das Herzstück der Regio-S-Bahn und die Verbesserung der Situation auf der Osttangente der A2», sagte Rüegg.

### Tangente bringt höheren Nutzen

Der Therwiler SVP-Landrat Hans-Jürgen Ringgenberg widersprach dem von

Kirchmayr postulierten Vorgehen: Wolle die Region für die Strassen Subventionen des Bundes, dann müsse sie jetzt ohne Wenn und Aber die Planung vortreiben. CVP-Fraktionschef Felix Keller brachte die Meinung der bürgerlichen Mehrheit auf den Punkt. Ja, die Finanzierung sei derzeit unklar. «Wichtig ist doch, dass wir nun definieren, welche Entwicklung wir für die nächsten 20, 30 Jahre anstreben», sagte Keller. Der Allschwiler ist überzeugt, dass eine Hochleistungsstrasse das Siedlungsgebiet in der Stadt und in den Agglomerationsgemeinden entlasten kann. Für ihn kostet die Variante «Ausbau» mit der Stadttangente zwar mehr, sie stiftet aber auch den viel grösseren Nutzen. «Schliesslich kostet eine solche Strasse nicht nur, sie bringt auch wieder Geld ein.»

Heute sei das Gegenteil der Fall, fügte FDP-Landrat und Wirtschaftskammer-Direktor Christoph Buser an: «Die Staus auf unseren Strassen fügen der Wirtschaft Schaden zu - und das Tag für Tag. Das können wir uns nicht mehr leisten». Die Variante «Umbau» zu wählen, wäre verantwortungslos, da diese 800 Millionen koste und den Status quo zementiere, sagte Buser.

### Investitionen werden gehemmt

Bau- und Verkehrsdirektorin Sabine Pegoraro (FDP) sprach von unhaltbaren Zuständen im wichtigsten Wirtschaftsgebiet des Kantons, dem Allschwiler Bachgraben. «Unternehmen werden davon abgehalten, dort zu investieren, weil die Erreichbarkeit des Gebiets schlecht und die Strasse verstopft ist.» Sie will deshalb

mit der Planung des vom Volk am 8. März gutgeheissenen Zubringers Allschwil vorwärtsmachen. Eine erste Sitzung der Arbeitsgruppe mit Vertretern von Baselland, Basel-Stadt und aus dem Elsass soll noch im Juni stattfinden. Pegoraro will 2021 mit dem Bau des ersten Teilstücks beginnen.

Zumindest hierfür muss die Regierung bald eine Finanzierungslösung vorlegen. Pegoraro betont, dass die Strasse in einem der nächsten Agglomerationsprogramme des Bundes angemeldet werde. Neben der von ihr eingebrachten Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer seien weitere Modelle denkbar. Mehr Zeit hat sie bei den weiteren Abschnitten: «Wer verlangt, dass wir jetzt schon aufzeigen, was 2030 vielleicht sein wird, der will bloss die Planung verhindern», sagt Pegoraro.

### NEUE STADTTANGENTE

#### Vier Teilabschnitte

Der Bau der neuen Stadttangente soll etappiert von Norden nach Süden erfolgen:

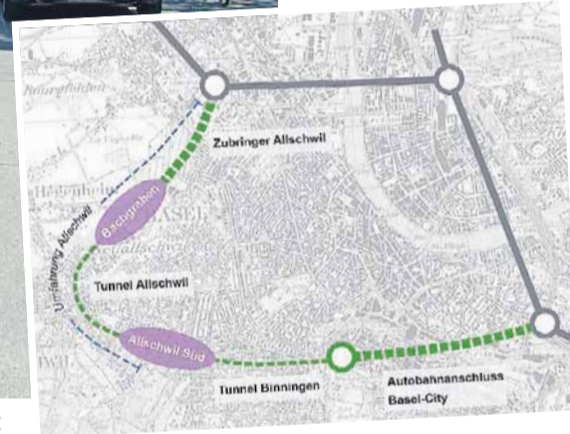
**Zubringer Allschwil:** 180 Mio. Fr. (ab 2021)

**Tunnel Allschwil:** 250 Mio. (2026 bis 2035)

**Tunnel Binningen:** 250 Mio. (2036 bis 2045)

**Gundelitunnel (Autobahnanschluss Basel-City):** 600 Mio., und als Variante, falls der Gundelitunnel nicht kommt:

**Dorenbach-H18:** 380 Mio. (nach 2045)



## Bundesgeld für das Projekt Basel Nord

Ständerat Claude Janiak kann die Mitfinanzierung des geplanten dritten Hafenterrains im Bundesbeschluss verankern.

VON DANIEL HALLER

Kleiner Antrag, grosse Wirkung - so kann man zusammenfassen, was der Ständerat gestern beschlossen hat. Es ging um Investitionsbeiträge an den Bau und die Erweiterung von Container-Terminals - im Bundesjargon «Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr». Dafür hatte der Bundesrat einen Rahmenkredit von 210 Millionen für die Jahre 2016 bis 2019 beantragt. Das Geld sollte für Terminals in der Schweiz und - falls sie der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene dienen - auch welche im Ausland bestimmt sein.

Per Einzelantrag forderte der Baselbieter Ständerat Claude Janiak, dass erstens der Rahmenkredit auch für Hafenanlagen für den Güterumschlag im kombinierten Verkehr gilt. Und dass er dafür um zusätzliche

40 Millionen Franken auf 250 Millionen Franken aufgestockt wird.

«Hier haben wir zum ersten Mal eine gesetzliche Grundlage für Hafenanlagen. Sicher steht das Projekt Basel Nord im Vordergrund, das ist klar», stellt Bundesrätin Doris Leuthard in der Debatte fest. Sie fand aber, das Projekt sei noch nicht reif, da in der Logistikbranche Vorbehalte aufgetaucht seien (die bz berichtete). Leuthard empfahl, die Finanzierung des Hafens auf die nächste Periode (ab 2020) zu verschieben.

Sie unterlag: Mit 38:3 Stimmen stimmte der Rat Janiaks Antrag zu, den Rahmenkredit auf die Mitfinanzierung von Hafenterminals auszudehnen. Und mit 21:19 stimmten die Kantonsvertreter für die zusätzlichen 40 Millionen Franken.

### Gleich lange Spiesse fürs Schiff

«Damit braucht es für Basel Nord keine separate Vorlage mehr, wenn der Nationalrat im Herbst auch zustimmt», erläutert Janiak die Folgen. Bisher galt, dass für einen Bundesbeitrag an ein Hafenprojekt ein separater Verpflichtungskredit mit dem ent-



«Damit braucht es für Basel Nord keine separate Vorlage mehr, wenn der Nationalrat im Herbst auch zustimmt.»

Claude Janiak  
Ständerat Baselland

sprechenden parlamentarischen Prozess erforderlich gewesen wäre. Nun aber können die Schweizerischen Rheinhäfen ein Gesuch direkt beim Bundesamt für Verkehr einreichen und der Bundesrat kann über den Beitrag beschliessen. «Das ist ein guter Tag für die Rheinschifffahrt», freut sich Hafendirektor Hans-Peter Hadorn.

Dass nun für die Finanzierung von Hafenanlagen wenigstens im Containerverkehr gleich lange Spiesse wie für die Bahninfrastruktur gelten, könnte den Entscheid von 2010 korrigieren, als der Nationalrat den entsprechenden einstimmigen Beschluss des Ständerats versenkte. «Diesmal dürfte das nicht passieren, weil jetzt die Nationalräte der Nordwestschweiz geschlossen hinter dem Vorhaben stehen», hofft Hadorn.

Freude herrscht auch in der Handelskammer beider Basel: «Dieser Erfolg ist das Resultat langjähriger Aufklärungs- und Informationsarbeit» teilt sie mit. «Es wurde bekräftigt, dass sich der Bund an den Kosten des Hafenterrains beteiligen kann. Ein wichtiges Mosaikstück auf dem Weg der Projektierung dieses Grossterminals.»

### Universität Basel

#### Loprieno wird Unirat in Zürich

Der scheidende Rektor der Universität Basel, Antonio Loprieno, hat eine neue Aufgabe: Er wurde vom Zürcher Regierungsrat in den Universitätsrat für die Amtsdauer 2015-2019 gewählt. Zusammen mit Loprieno gehören ihm drei neue und vier bisherige Mitglieder an. Die neue Zürcher Bildungsdirektorin Silvia Steiner (CVP) präsidiert das Gremium von Amtes wegen, wie der Zürcher Regierungsrat am Donnerstag mitteilte.

Neu gewählt wurden Loprieno und Beat Hotz-Hart. Sie ersetzen die CVP-Nationalrätin Kathy Riklin und den Journalisten Christoph Wehrli, die beide nicht mehr zur Wiederwahl antraten. Antonio Loprieno unterrichtet weiter an der Uni Basel, zusätzlich zum neuen Amt in Zürich. In Basel ersetzt ihn die bisherige Prorektorin ebenjener Uni Zürich, in deren Unirat der Ägyptologe und ehemalige Präsident der Schweizerischen Rektorenkonferenz nun nachrückte. Die Wahl bedarf noch der Genehmigung durch den Kantonsrat. (DRE)