

Schweiz

Radikaler Bruch. Die SVP will der Personenfreizügigkeit mit der EU ein Ende bereiten – 2019 soll darüber abgestimmt werden. **Seite 4**

International

Russischer Spott. Die Öffentlichkeit in Moskau amüsiert sich über das Pathos der MeToo-Bewegung im Westen. **Seite 5**

Wirtschaft

Digitale Herausforderung. Bundesrat Ueli Maurer hat gestern in Basel die Swissbau mit einer Grussbotschaft eröffnet. **Seite 7**

Kultur

Stück Weltliteratur. Der kroatische Schriftsteller Miljenko Jergovic hat die Geschichte seiner Familie aufgeschrieben. **Seite 11**

Basel

Geschlossen. Die SP hat im ersten Jahr der Legislatur den Parlamentsbetrieb wesentlich geprägt. **Seite 17**

Getrommelt. Mit «Prinz Carnaval» präsentieren die «Ueli 1876» am Charivari eine Uraufführung. **Seite 18**

Gedreht. Mit Daniel Spinnler erhält Liestal wieder einen bürgerlichen Stadtpräsidenten. **Seite 20**

Sport

Zurück beim Stammclub. Rückkehrer Valentin Stocker ist im Trainingslager in die FCB-Vorbereitung für die zweite Saisonhälfte eingestiegen. **Seite 32**

Gesundheit



Lymphatisches System. Lymphgefässe bilden ein raffiniertes Entwässerungs- und Entgiftungsnetz, dessen System auch viele Ärzte nicht sehr gut kennen. **Seite 25**

Wetter

Alles ist möglich. Etwas Sonne, ein paar Schauer, ab und an Graupel, dann und wann Flocken, und über allem weht starker bis stürmischer Wind. **Seite 24**



ANZEIGE

Universitätsspital
Basel
Mehr wissen. Alles geben.

Öffentliches Symposium
**Ein Jahrhundert
Unfallchirurgie**

**Freitag, 19. Januar 2018
13:45 Uhr**
Zentrum für Lehre & Forschung
Hebelstrasse 20, Basel

Ohne Anmeldung/Eintritt frei
Mehr auf: www.unispital-basel.ch

Baudirektor hofft auf Gundeli-Tunnel

Ohne dieses Projekt käme eine stadtnahe Tangenten-Ringlösung nicht zustande

Von Franziska Laur

Basel. Baudirektor Hans-Peter Wessels (SP) hatte Mitte Dezember im Grossen Rat wie ein Löwe für den Gundeli-Tunnel gekämpft. Trotzdem wurde eine Motion gegen das Vorhaben auf Drängen seiner eigenen Partei und mithilfe der Grünliberalen und der Grünen knapp überwiesen. Für eine Stellungnahme hat der Regierungsrat nun drei Monate Zeit. Die Motion will jegliche Planung von Strassenausbauten – auch unterirdisch – im Gundeli verbieten. Ein derartiges Denkverbot geht auch strassenkritischen Mitgliedern des Grossen Rats zu weit.

Wessels hofft nun, dass zumindest ein Teil der SP-Fraktion aufgrund der Stellungnahme des Regierungsrats im April gegen die Motion stimmen wird. Ihm schwebt vor, mit einer Ringautobahn das Gellert-Dreieck via Gundeli-Tunnel und Zubringer Bachgraben mit der Nordtangente zu verbinden. Für eine solche stadtnahe Tangente brauche es den Tunnel dringend, sagt er. Als isoliertes Projekt jedoch, so wie er vom Bund vor einem halben Jahrhundert geplant worden sei, sei er nicht sinnvoll.

Mit einer Ringlösung könne man angrenzende Basler Stadtquartiere wie auch Binningen oder Allschwil vom motorisierten Verkehr entlasten. In den

vergangenen Jahren sei die Bevölkerung in Basel um etwa ein halbes Prozent pro Jahr gewachsen, die in den umliegenden Gemeinden um rund zwei Prozent. Das damit verbundene erhöhte Verkehrsaufkommen gelte es zu kanalisieren.

Bund übernimmt Löwenanteil

Allerdings hat das Baselbieter Volk die Verkehrs-Vorlage Elba 2015 abgelehnt. Darin enthalten war ein Planungskredit für die stadtnahe Tangente. Man rechnete damals mit einem Realisierungshorizont ab dem Jahr 2034. Dieser Zeitpunkt ist inzwischen unrealistisch. Nun gelte es, einen neuen Anlauf zu nehmen für eine stadtnahe

Tangente, diesmal am besten in Abstimmung mit Basel-Stadt, sagt Wessels. Er geht davon aus, dass das in den nächsten Jahren der Fall sein wird.

Finanziell sind noch nicht alle Projekte einer Tangente gesichert. Beim Gundeli-Tunnel steht der Bund zwar in der Pflicht, zwei Drittel zu finanzieren. Allerdings müsste dieser im westlichen Abschnitt neu geplant werden, um in einen Autobahnring integrierbar zu sein. Völlig anders sieht es beim Rhein-Tunnel aus. Dort gibt es eine Finanzierungsvereinbarung. «Wir rechnen damit, dass der Bund den Löwenanteil der Kosten übernehmen wird», sagt Wessels. **Seite 3**

Das Hotel der Zocker



Auf nach Kuba. Mitte des 20. Jahrhunderts war Kuba ein äusserst beliebtes Reiseziel für die Amerikaner und den Rest der Welt. Hier traf sich, was Rang und Namen und Geld und Spielleidenschaft besass, von Josephine Baker bis Rocky Marciano, von Thor Heyerdahl bis Winston Churchill. Auch die Mafia war da. Das Zentrum der Vergnüglichkeiten bildete das 1930 erbaute Hotel Nacional de Cuba mit seiner Bar und seinem Casino. Bis die Revolution von Fidel Castro das muntere Treiben und die Roulette-Kugeln stoppte. Ein Rundgang, ein Rückblick. **Seite 2**

Eine Debatte und zwei Sieger

Das Australian Open gibt neben und auf dem Court zu reden

Melbourne. Das erste Tennis-Grand-Slam-Turnier des Jahres, das Australian Open, sorgt neben dem Geschehen auf den Hartplätzen für einigen Gesprächsstoff. Grund dafür ist die Einheimische Margaret Court, nach der in Melbourne ein Platz benannt ist. Die 74-jährige Tennislegende aus Australien hatte in einem Interview öffentlich kundgetan, dass es in ihrem Sport «zu viele Lesben» geben würde. Eine Aussage, die mitunter dazu geführt hat, dass nun eine Namensänderung der Margaret-Court-Arena zur Debatte steht.

Im sportlichen Bereich zeigten die beiden Schweizer Roger Federer und Stan Wawrinka gute Leistungen. Die zwei erledigten ihre Pflichtaufgaben in der ersten Runde und dürften morgen in ihren nächsten Vergleichen wesentlich mehr gefordert sein. **Seite 30**

Geduldsprobe für Kunden der Swisscom

Telefon-Störung bei Tausenden Unternehmen

Von Patrick Griesser

Basel. Die Pannenserie der Swisscom reisst nicht ab: Geschäftskunden des Telekommunikationskonzerns sind seit Tagen von Störungen betroffen. Auch gestern prangte der Hinweis auf die Probleme bei der Festnetztelefonie von Geschäftskunden bis zum Abend auf der Homepage der Swisscom. Erst dann folgte die vorläufige Entwarnung.

Das Unternehmen sprach von Tausenden betroffenen Unternehmen in der ganzen Schweiz. Die genaue Anzahl liess sich laut Angaben der Swisscom nicht beziffern. Die neuerlichen Störungen waren bereits am Montag aufgetreten. Schon in der Vorwoche hatten Swisscom-Kunden Probleme mit den Telefonverbindungen gemeldet. Als am

Montagnachmittag erste Massnahmen eingeleitet worden seien, habe sich die Situation leicht entspannt, schrieb die Swisscom. Definitive Entwarnung will das Unternehmen aber erst geben, wenn die Ursache der Unterbrechungen gefunden wurde.

Massive Probleme in der Region

Ob und in welcher Form betroffene Kunden entschädigt werden, ist laut Swisscom in den jeweiligen Verträgen geregelt. Das finanzielle Ausmass der Störungen bleibt damit offen.

In der Region Basel berichteten beispielsweise Unternehmen, Kanzleien und Praxen von massiven Beeinträchtigungen, die seit Anfang vergangener Woche immer wieder aufgetreten seien. **Seite 7**

Keine Debatte über die SRG

Kommission stützt Leuthard

Bern. Der heftige Abstimmungskampf und der Unmut über die immer grösser werdende SRG haben keinen Einfluss auf die Politik. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen lehnte gestern einen Antrag ab, der die laufenden Ausbaupläne von Medienministerin Doris Leuthard für die SRG sistiert hätte, bis das angekündigte Mediengesetz vom Parlament beschlossen worden wäre.

Für den Antrag stimmten die SVP und die Vertreter von BDP und Grünliberalen. Die FDP, welche die No-Billag-Initiative mit dem Argument ablehnt, es müsse eine Debatte über den Leistungsumfang der SRG stattfinden, stützte zusammen mit der CVP, der SP und den Grünen das Vorgehen von Bundesrätin Doris Leuthard. **Seite 4**

Kanton hält an Fahrplan fest

Das Pendler-Ärgernis bleibt

Liestal. Mit dem Fahrplanwechsel von Mitte Dezember klagen ÖV-Nutzer im Oberbaselbiet über schlechtere Verbindungen. In Gelterkinden beispielsweise warten Passagiere des Schnellzugs von Basel abends 56 Minuten auf den Bus, in Liestal fährt der Bus am Bahnhof ein, während der Zug abfährt.

Der Kanton argumentiert, dass die Änderung zugunsten eines «einheitlichen und besser merkbareren» Fahrplans erfolgt sei. Die Gemeindevertreter haben es bei der Vernehmlassung verpasst, sich gegen die fragwürdigen Anschlüsse zu wehren. **Seite 20**

ANZEIGE

Charivari
20. Jänner - 3. Hornig 2018
Volggshuus Basel

JETZT TICKETS SICHERN

Tickets:
charivari.ch | 061 266 1000

GROSS-SPONSOR **helvetia** In Zusammenarbeit mit **Basler Zeitung**

GLAI-SPONSOREN **MIGROS** Kulturprozent **Emil Frey AG** Autocenter Münchenstein **JACQUART**

«Tangente: ja – Tunnel als Blinddarm: nein»

Hans-Peter Wessels sagt, weshalb der Gundeli-Tunnel als Teil eines Ringschlusses trotz SP-Widerstand sinnvoll ist

Von Franziska Laur

BaZ: Herr Wessels, im April muss die Regierung zum Gundeli-Tunnel Stellung nehmen. Ihre Partei, die SP, wehrt sich gegen dieses Projekt. Was sagen Sie dazu?

Hans-Peter Wessels: Die Motion, die einen Gundeli-Tunnel verbieten will, wurde nur knapp zur Stellungnahme überwiesen. Daher bin ich zuversichtlich, dass im April eine Mehrheit des Grossen Rates gegen die Motion stimmen wird.

Warum erhoffen Sie sich eine Kehrtwende?

Die Motion will jegliche Planung von Strassenausbauten – auch unterirdisch – im Gundeli verbieten. Ein derartiges Denkverbot geht selbst einigen eher strassenkritischen Mitgliedern des Grossen Rates zu weit. Ich hoffe, dass zumindest ein Teil der SP-Fraktion aufgrund der Stellungnahme des Regierungsrats im April gegen die Motion stimmen wird.

Haben Sie so wenig Einfluss in Ihrer Fraktion, dass die Mitglieder einen solch unterschiedlichen Kurs einschlagen?

Dazu muss ich vielleicht etwas ausholen. Das mit Abstand wichtigste Strassenprojekt für Basel und die ganze Nordwestschweiz ist der Rhein-Tunnel. Der ist auf gutem Weg. Ich rechne damit, dass der Bundesrat bereits gegen Ende nächsten Jahres grünes Licht dafür gibt. Wenn alles gut geht, kann der Spatenstich für dieses Generationen-Projekt schon 2025 erfolgen. Der Rhein-Tunnel ist politisch kaum umstritten und wird von meiner Partei mitgetragen.

Weshalb dann dieser Widerstand beim Gundeli-Tunnel?

Die Basler Regierung hat vor drei Jahren festgehalten: Der Gundeli-Tunnel als isoliertes Projekt kommt nicht infrage. Das ist auch heute noch unsere Position. An der langfristigen Option einer stadtnahen Tangente halten wir jedoch fest – mit dem Gundeli-Tunnel als Teilstück davon. Langfristig könnte eine Ringautobahn das Gellertdreieck via Gundeli-Tunnel und Zubringer Bachgraben mit der Nordtangente verbinden. Kurz: eine stadtnahe Tangente – ja, ein Gundeli-Tunnel als Blinddarm – nein.

«Ich hoffe, es gelingt, einen Teil der Partei vom Gundeli-Tunnel zu überzeugen.»

Dann haben Ihre Parteigenossen das noch nicht verstanden?

Ich hoffe, es gelingt, einen Teil der Partei davon zu überzeugen. Ich verstehe gut, dass die SP gegen einen Gundeli-Tunnel als isoliertes Projekt ist. Die Option, langfristig eine stadtnahe Tangente zu realisieren, sollten wir uns hingegen nicht unnötig verbauen.

Sie selber standen bis vor einigen Jahren selber noch nicht hinter dem Projekt.

Stimmt. Aber vor drei Jahren haben wir die Strategie klar definiert: Die Basler Regierung ist gegen einen Gundeli-Tunnel als isoliertes Projekt, aber wir sind offen dafür, zusammen mit Baselland an einer stadtnahen Tangente als langfristige Option zu arbeiten. Nachdem man ein halbes Jahrhundert lang gemäss Netzbeschluss des Bundes eine untaugliche Lösung in Form eines isolierten Teilstücks verfolgt hat, macht der Gundeli-Tunnel jetzt mit der Möglichkeit eines Ringschlusses Sinn. Von daher fände ich es jammerschade, wenn diese Motion das verunmöglichen würde.

Birsfelden ist gegen den Rhein-Tunnel. Nimmt man den Gundeli-Tunnel als Zückerchen, damit sich Birsfelden mit dem Projekt Rhein-Tunnel einverstanden erklärt?

Gerade Birsfelden wird vom Rhein-Tunnel massiv profitieren, weshalb ein grundsätzlicher Widerstand unverständlich wäre. Dem Gemeindepräsidenten Christof Hiltmann geht es meines Wissens darum, die Anschlusssituation in Birsfelden zu



SP stellt sich gegen Wessels. Der Baudirektor muss seine Partei vom Gundelitunnel überzeugen. Foto Keystone

optimieren und sicherzustellen, dass die räumliche Entwicklung von Birsfelden nicht tangiert wird. Ich bin überzeugt, dass es dem Astra im Laufe dieses Jahres gelingt, das Projekt entsprechend anzupassen.

Was bedeutet es, dass im Kanton Basel die Verkehrsplanung Elba abgelehnt worden ist?

In der Elba-Vorlage, die 2015 abgelehnt worden ist, war ein Planungskredit für die stadtnahe Tangente enthalten. Man rechnete damals mit einem Realisierungshorizont ab dem Jahr 2034. Da der Kredit abgelehnt wurde, ist dieser Realisierungshorizont inzwischen unrealistisch. Nun gilt es, einen neuen Anlauf zu nehmen für eine stadtnahe Tangente, diesmal am besten in Abstimmung mit Basel-Stadt. In der Politik gibt es das manchmal, dass einem etwas abgelehnt wird. Wenn man das Projekt wirklich will, muss man dann halt nochmals einen Anlauf nehmen. Ich gehe davon aus,

dass das in den nächsten Jahren der Fall sein wird.

Welche Projekte aus dieser stadtnahen Tangente würden vom Bund bezahlt?

Möglichst viele, hoffentlich. Allerdings gibt es bei der stadtnahen Tangente noch keinerlei Finanzierungszusagen des Bundes. Einzig beim Gundeli-Tunnel steht der Bund in der

«Wenn man das Projekt wirklich will, muss man dann halt nochmals einen Anlauf nehmen.»

Pflicht, zwei Drittel zu finanzieren. So wie der Gundeli-Tunnel in der Vergangenheit geplant wurde, ist er jedoch nicht in einen Autobahnring integrierbar und müsste im westlichen Abschnitt zuerst neu geplant werden. Völlig anders sieht es im Übrigen beim Rhein-Tunnel aus. Dort gibt es eine Finanzierungsverein-

barung mit dem Bund. Wir rechnen damit, dass der Bund den Löwenanteil der Kosten übernehmen wird.

Die Gegner argumentieren: mehr Strassen, mehr Verkehr. Was sagen Sie zu dieser Kritik?

Mehr Verkehr ist schlicht und einfach eine Realität, weil unsere Region wächst. Wir haben ein Wachstum der Arbeitsplätze im Zentrum und auch die Bevölkerung nimmt zu, wenn auch langsamer. In den vergangenen Jahren ist die Bevölkerung in Basel etwa ein halbes Prozent pro Jahr gewachsen, die umliegenden Gemeinden wachsen hingegen teilweise rund zwei Prozent pro Jahr. Dies führt zwangsläufig zu mehr Pendlerverkehr. «Mehr Strassen, mehr Verkehr» ist nicht falsch, aber «mehr Arbeitsplätze, mehr Verkehr» beschreibt unsere Situation viel treffender.

Wird das so weitergehen?

Das kann man nicht genau sagen, weil das Wachstum auch von der Kon-

junktur und anderen Faktoren abhängt, die Basel kaum beeinflussen kann. Unsere Aufgabe ist es, den Zuwachs des Verkehrs so zu organisieren, dass die Lebensqualität in der Stadt möglichst wenig darunter leidet. Dazu müssen auch der öffentliche Verkehr und der Veloverkehr gestärkt werden; das ist die günstigste Weise, Strassen zu entlasten. Beim Autoverkehr ist es unsere Aufgabe, dafür zu sorgen, dass sich dieser möglichst nicht in die Wohnquartiere drängt, sondern auf den Hochleistungsstrassen fliesst. Das ist einer der Gründe, weshalb wir den Rhein-Tunnel forcieren. Wenn heute beispielsweise ein Unfall auf der Osttangente den Verkehr in den Stosszeiten zum Erliegen bringt, dauert es nicht lange, bis wir in der halben Stadt eine Stausituation haben.

«Ich bin überzeugt: Der Margarethenstich kommt in einigen Jahren wieder aufs Tapet.»

Das würde sich mit dem Rhein-Tunnel ändern?

Ja, dieser beseitigt den Engpass auf der Osttangente nachhaltig und bringt in den Stosszeiten eine enorme Entlastung von Birsfelden, Basel Ost und dem Kleinbasel. Die Stausituation wird sich in den nächsten Jahren kontinuierlich verschärfen. Deshalb brauchen wir den Rhein-Tunnel so rasch wie möglich. Auch eine stadtnahe Tangente könnte eine positive Wirkung entfalten. Nehmen Sie doch nur mal die Situation im unteren Kleinbasel und im St. Johann vor dem Bau der Nordtangente und jetzt. Bis vor etwa zehn Jahren wälzte sich dort täglich eine Verkehrslawine durch die Strassen. Jetzt blühen diese Quartiere richtig auf. Ich bin überzeugt, wenn man eine unterirdische Lösung realisiert, werden das Gundeli, Binningen, Allschwil und die angrenzenden Basler Quartiere enorm profitieren.

Da klingen mir jedoch noch die Argumente aus dem Grossen Rat in den Ohren. Man wolle jetzt nicht wieder den Baselländern helfen, diese seien Basel-Stadt gegenüber auch nicht kooperativ. Was sagen Sie dazu?

Es ist doch offensichtlich, dass wir im Verkehrsbereich zusammenarbeiten müssen. Die meisten Pendler überqueren ja jeden Tag die Kantons-grenze. Von daher habe ich für solche Argumente wenig Verständnis. Allerdings sind wir gut beraten, nicht einseitig auf den Autoverkehr zu setzen und nur neue Strassenkapazitäten zu schaffen. Ich bin dezidiert der Meinung, dass wir parallel dazu und gemeinsam mit Baselland auch den öffentlichen Verkehr im Raum Gundeli-Binningen-Allschwil fördern müssen. Dazu gehören eine bessere ÖV-Erschliessung des Allschwiler Bachgraben-Gebiets, eine neue S-Bahn-Haltestelle Morgartenring und eine Verlängerung der 8er-Tramlinie von der Neuweilerstrasse in Richtung Allschwil, idealerweise bis zur 6er-Linie. Last, but not least müssen wir dafür sorgen, dass die Tram-Verbindung vom Leimental leistungsfähiger wird.

Der Margarethenstich wurde soeben an der Urne abgelehnt.

Da war ich enorm enttäuscht. Das Leimental ist eines der wichtigsten Entwicklungsgebiete unserer Region, dort gibt es noch Baulandreserven. Schon jetzt wohnen 60 000 Leute im Leimental, und die Zahl wird in den kommenden Jahren zunehmen. Auch dort ist wichtig, dass nicht nur einseitig auf den Autoverkehr gesetzt, sondern auch der ÖV verbessert wird. Der Margarethenstich wäre die günstigste und die am schnellsten realisierbare Massnahme gewesen, um die Strassen vom Leimental Richtung Basel zu entlasten – und das Projekt hätte wirtschaftlich erst noch rentiert. Ich bin deshalb überzeugt: Dieses Projekt kommt in einigen Jahren wieder aufs Tapet.