

Bund will den Gundelitunnel

SP-Knatsch Wessels' Einsatz für die Option ärgert seine Partei - doch in Bern findet er Anklang

VON DANIEL BALLMER

Da hat Hans-Peter Wessels in seiner Basler SP einen Riesenwirbel ausgelöst. Mit einem Gastkommentar in der bz setzte sich der Verkehrsdirektor vergangene Woche vehement für den umstrittenen Gundelitunnel ein, den seine Partei unbedingt verhindern will. Eine entsprechende Motion wird morgen Mittwoch im Grosse Rat debattiert. Wessels wirft seiner Fraktion vor, dass sie ein Denkverbot verhängen wolle. Die Reaktionen waren geharnischt: In Leserbriefen und Repliken fahren die Genossen nun ihrerseits ihrem Verkehrsdirektor an den Karren (siehe auch Gastkommentar unten). Sie goutieren nicht, dass er sich derart gegen die eigene Partei engagiert.

Wessels hat allerdings mächtige Verbündete. Denn auch der Bund hat ein Interesse am Gundelitunnel. Das Projekt ist ein vom Bundesparlament beschlossenes Teilstück im Nationalstrassennetz. Nach Jahrzehnten des Wartens erfolgte vor einem Jahr aus Bern der letzte Wink mit dem Zaunpfahl. Die Bundesämter für Strassen (Astra) und für Raumplanung (ARE) veröffentlichten den Sachplan Verkehr. «Der Bund wahrt damit nationale Interessen und hält sich Op-

tionen für die Weiterentwicklung der Nationalstrasseninfrastruktur offen», schreiben die Bundesbehörden. Es ist erklärtes Ziel des Bundes, das Nationalstrassennetz endgültig fertigzustellen. Dazu fehlen nur noch wenige Strassenabschnitte - unter anderem der 600-Millionen-Gundelitunnel.

SP-Sektion gegen Motion

Vor einer «nicht ganz unwichtigen kantonalen Entscheidung» will Astrasprecher Thomas Rohrbach nicht noch zusätzlich Öl ins Feuer giessen. Wiederholt aber hat das Bundesamt sein Interesse an dem Projekt betont. Dabei würde dieses vorab dem regionalen Verkehr dienen und die Stadtstrassen massiv entlasten. Heute wird der Verkehr von der A2 grösstenteils über die Nauenstrasse und den Centralbahnplatz Richtung Westen geführt. Das Gundeldinger Quartier werde so stark belastet, was die Weiterentwicklung des öV im Gebiet Bahnhof, Gundeli und Dreispitz behindere. Der rund zwei Kilometer lange Stadttunnel solle daher das Quartier unterqueren und beim Zolli wieder auftauchen. So werde das Quartier entlastet und der öV könne weiter entwickelt werden.

Kommt hinzu: Die Bundesbehörden haben regelmässig betont, dass gerade im Raum Basel derzeit eigentlich kein unterhaltsfähiges Autobahnssystem bestehe. Soll heissen: Bei grösseren Sanierungsarbeiten müsse der Bund über längere Zeit zumindest Spuren sperren und damit die Verkehrskapazitäten verkleinern. Das verursache Staus, was weder ökologisch noch ökonomisch sinnvoll sein könne.

Auch unter den Basler Sozialdemokraten ist die SP-Motion nicht unbestritten. In einem Brief bittet der SP-Quartierverein Gundeldingen-Bruderholz die Grossratsfraktion «inständig», den Vorstoss nicht zu überweisen. «Wir dürfen das Risiko nicht eingehen, dass das Gundeli in einigen Jahren von einer Blechlawine überrollt wird», schreibt der Sektionsvorstand. Genau das aber könne geschehen, wenn der Gundelitunnel definitiv abgelehnt wird, während im Baselbiet vielleicht dereinst doch noch der Zubringer Bachgraben sowie ein Umfahrungstunnel Allschwil-Binningen gebaut werden.

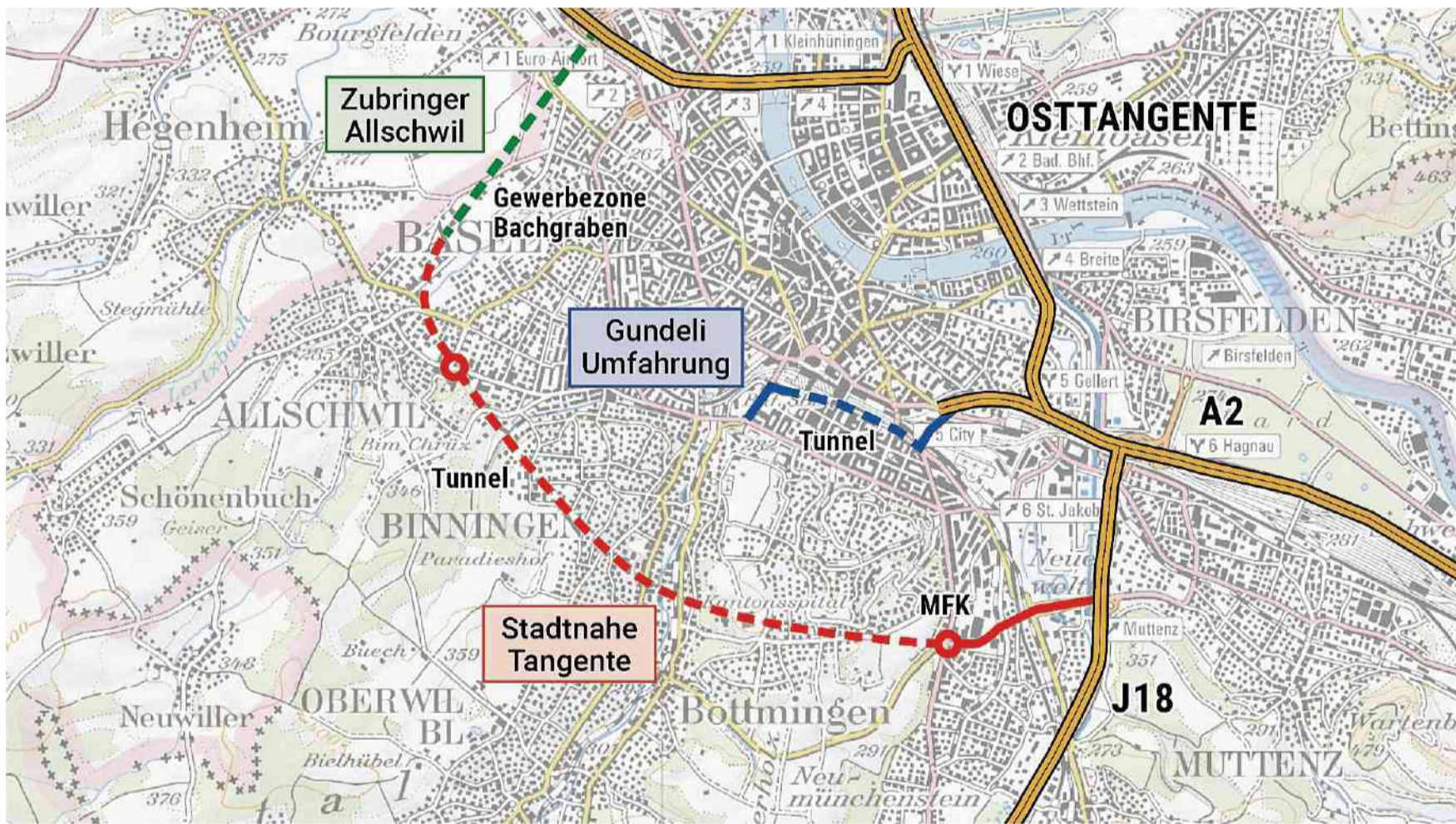
Dann wäre der Autobahnring zu 80 Prozent abgeschlossen. Die Ausnahme wäre das Gundeli. «Eine solche Situation wäre für unser Quartier eine Katastrophe.» Werde der Gundelitunnel tatsächlich aus dem Netzbeschluss des Bun-

des gestrichen, stünde Basel-Stadt allenfalls irgendwann vor der Wahl, im Gundeli eine Blechlawine in Kauf zu nehmen oder den Tunnel vollständig aus eigener Kasse doch noch zu finanzieren.»

Wessels gibt sich zuversichtlich

Mittlerweile ist der SP-Verkehrsdirektor zuversichtlich, dass die Option einer stadtnahen Tangente doch nicht verbaut wird: «Hans-Peter Wessels rechnet nicht mit einer Überweisung der Motion», sagt sein Departementssprecher Marc Keller. Die Basler Regierung geht gar davon aus, dass der Bundesrat eine Streichung des Gundelitunnels aus dem Netzbeschluss nicht unterstützen würde, weil dieser Abschnitt integraler Bestandteil einer allfälligen Ringlösung ist.

Aus Bern klang das allerdings auch schon anders. Bisher ist geplant, dass sich der Bund mit rund 400 Millionen Franken an dem 600-Millionen-Bau beteiligt. Allerdings hat er auch schon durchblicken lassen: Entscheidet sich Basel-Stadt definitiv gegen den Tunnel, dann ist dieses Geld weg. Auch könnte das Bundesparlament das Projekt durchaus aus dem Netzbeschluss streichen. In den letzten 50 Jahren aber ist es nur zweimal soweit gekommen.



REPLIK zum Kommentar von Regierungsrat Hans-Peter Wessels «Kein Denkverbot zum Gundelitunnel»

Für eine tatsächlich wirksame Umfahrung

Im Jahr 1968 wurde das Nationalstrassennetz mit der Basler Süd- und Westtangente als Verbindung zur Frankreich beschlossen. Da dies politisch nicht durchsetzbar war, hat man die Verbindung nach Frankreich über die Nordtangente realisiert. Die Südtangente ist seither eine 50-jährige Planungsleiche. Jetzt wird versucht, sie mit allen Mitteln wiederzubeleben.

Stadtnahe Tangente ja, aber nicht quer durch unsere Stadt. Das ist eine Sekante! Eine echte Ringlösung bestünde darin, diese Strasse ringförmig um die Stadt zu führen: vom Zubringer Bachgraben grösstenteils unterirdisch mit Anschlüssen auf Baselbieter Gebiet bis zur H18. Dies würde die Strassen in Allschwil, Binningen, Böttingen und Münchenstein entlasten. Baselbieter Automobilisten könnten damit das «überlastete» Basler Stadtnetz meiden. Also eine Win-Win-Situation.

Trotz Gundeli-Tunnel wird der Verkehr vom Neubad in den Dreispitz weiterhin durchs Quartier fahren, denn auf der Autobahn gibt es keinen Dreispitz-Anschluss.

Auch von der Autobahnabfahrt zum Dreispitz wird sich der Verkehr weiterhin durchs Quartier quälen. Deshalb braucht es eine Verbindungsbrücke vom Autobahnende St. Alban-Ring über die SBB-Gleise zur Nordspitze des Dreispitzes. Nur eine wirksame Gundeli-Umfahrung bringt die Entlastung der Längsachsen Dornacher- und Gundeldingerstrasse. Dies ist keine Neuerfindung, hat doch die Planungsgruppe Gundeldingen diese Variante bereits im Rahmen der Masterplanung vorgeschlagen. Sie wurde damals als Bestvariante bewertet aber, wieso auch immer, nicht weiterverfolgt.

Nach Inbetriebnahme der Nordtangente hat der Durchgangsverkehr im Gundeli massiv abgenommen, denn die Automobilisten aus Grossbasel-West und Allschwil fahren via Nordtangente. In der Gundeldingerstrasse betrug die Verkehrsabnahme in den letzten 17 Jahre knapp 30 Prozent. Der eigentliche Durchgangsverkehr liegt heute mit 25 Prozent weit unter den kolportierten 50 Prozent. Wo bleibt hier der Verkehrskollaps? Mit dem Zubringer Allschwil wird der Verkehr nochmals abnehmen. Was hinge-



«Mit diesem Geld könnten wir 10 Prozent des S-Bahn Herzstück vorfinanzieren oder es in den flächendeckenden Tramnetzausbau 2020 investieren.»

Jörg Vitelli
Basler SP-Grossrat

gen bleibt, ist der beträchtliche Autoverkehr vom und zum Bruderholz. Dieser quert künftig mit und ohne Gundeli-Tunnel das Quartier. Für den knapp zwei Kilometer langen Tunnel werden 600 Millionen Franken veranschlagt. Bei der Nordtangente versprach man uns damals in der Abstimmung 800 Millionen. Im Endeffekt waren es 1,5 Milliarden. Entsprechend wird der Gundelitunnel 1,2 Milliarden kosten. Bei einem Selbstbehalt von 35 Prozent macht das für Basel 360 Millionen. Mit diesem Geld könnten wir 10 Prozent des S-Bahn Herzstück vorfinanzieren oder es in den flächendeckenden Tramnetzausbau 2020 investieren. Der Nutzen wäre um einiges grösser.

Anstatt einer milliardenteuren Autobahn nachzujagen, wäre es ein Gebot der Stunde, kurzfristige Massnahmen fürs Gundeli umzusetzen wie die konsequente Umsetzung des Nachfahrverbots in der Dornacherstrasse von 22-06 Uhr. Nach dem Bundesgerichtsentscheid Sevogelstrasse ist jetzt Tempo 30 in der Dornacher- und Gundeldingerstrasse angesagt. Die Projekte Dreispitz-Zubringer und der wirksamen Gundeli-Umfahrung sind voranzutreiben.

Prozess

Milde Strafe für Schlepperhelfer

«Ich bin das Opfer in dieser Angelegenheit», meinte der 29-jährige Ägypter gestern vor dem Basler Strafgericht. Der Student, der seit über einem Jahrzehnt in Italien lebt, war letzten Dezember bei einer Verkehrskontrolle an der Grosspeterstrasse festgenommen worden. Er war unterwegs von seinem Wohnort Mailand zu seinem Gastsemester an der Universität Saarbrücken. Auf der Rückbank sass ein Mann und eine Frau aus dem westlichen Afrika - beide ohne gültige Reisedokumente. Ein unbekannter Schlepper hatte die zwei auf der Internet-Plattform «Blablacar.com» als Passagiere für eine Fahrt nach Strassburg angemeldet. Auf der Online-Mitfahrzentrale können Autobesitzer ihre geplanten Routen aufschalten und andere Nutzer eine Mitfahrgelegenheit buchen. Mittlerweile haben auch Schlepper diese Möglichkeit entdeckt.

Über drei Wochen sass der Student in Basel in Untersuchungshaft. Die Staatsanwaltschaft klagte ihn wegen mehrfacher Förderung der rechtswidrigen Ein- und Ausreise sowie des rechtswidrigen Aufenthaltes an und forderte eine Strafe von zehn Monaten. Die Verteidigerin dagegen verlangte einen Freispruch. Allenfalls könne ihrem Mandanten Fahrlässigkeit vorgeworfen werden, keinesfalls aber Eventualvorsatz. Er habe vor der Fahrt bei allen Mitreisenden kontrolliert, ob sie über gültige Dokumente verfügen, sagte der Angeklagte und einen der Passagiere deswegen nicht mitgenommen. Allerdings gelten die vorgezeigten italienischen Aufenthaltsgenehmigungen für Ausländer - die sogenannten «permesso di soggiorno per stranieri» - nicht als Reisepass. Das sei auf den Dokumenten auch klar vermerkt, hielt die Gerichtspräsidentin Dorrit Schleiminger dem Mann vor. «Ich bin kein Asylrechtsexperte. Ich habe nur geschaut, ob die Personen gleich aussehen wie auf dem Foto», antwortete der Angeklagte.

Deutlich unter dem Antrag

Diese Begründung überzeugte das Gericht nicht. Es sprach den Mann schuldig. Auch der Umstand, dass die Fahrt von einer Person gebucht wurde, die dann gar nicht mitfährt, hätte ihn misstrauisch machen müssen, so das Gericht. Allerdings fiel die Strafe deutlich milder aus als gefordert. «Zehn Monate wären eher eine Strafe für Menschenschmuggel», so die Gerichtspräsidentin. Stattdessen wurde der Mann zu einer bedingten Geldstrafe von 30 Tagessätzen à zehn Franken verurteilt. Strafmildernd wirkte sich auch aus, dass ein erster angeklagter Fall nicht polizeilich dokumentiert war und deshalb ein Freispruch erging. (BZ)

Geldmangel

IWB-Marathon findet nicht statt

Der IWB-Marathon in Basel ist 2018 abgesagt. Die Veranstaltungsfirma IMG werde den Anlass aus finanziellen Gründen nicht durchführen. Der Vertrag zwischen IWB und IMG wurde aufgelöst. Der Marathon ging bisher acht Mal über die Bühne.

Die IMG und die IWB teilen mit, sie hätten «in gegenseitigem Einverständnis» beschlossen, den bis anhin geltenden Vertrag aufzulösen. Jahr für Jahr hätten rund 3500 oder mehr Läuferinnen und Läufer am Anlass teilgenommen. Hauptgrund für die Geldnot ist der Umstand, dass der Marathon nicht mehr durch Geld aus dem Swisslos-Sportfonds unterstützt wird, wie die IWB gegenüber dem «Regionaljournal» sagten. Die Unterstützung hatte auch schon für Kritik gesorgt, da die Teilnehmerzahl des Laufs auf tiefem Niveau stagnierte. (ANS)