

# Der Bund macht Druck

Der Gundelitunnel soll endlich realisiert werden – Basler Behörden aber zieren sich.

VON DANIEL BALLMER

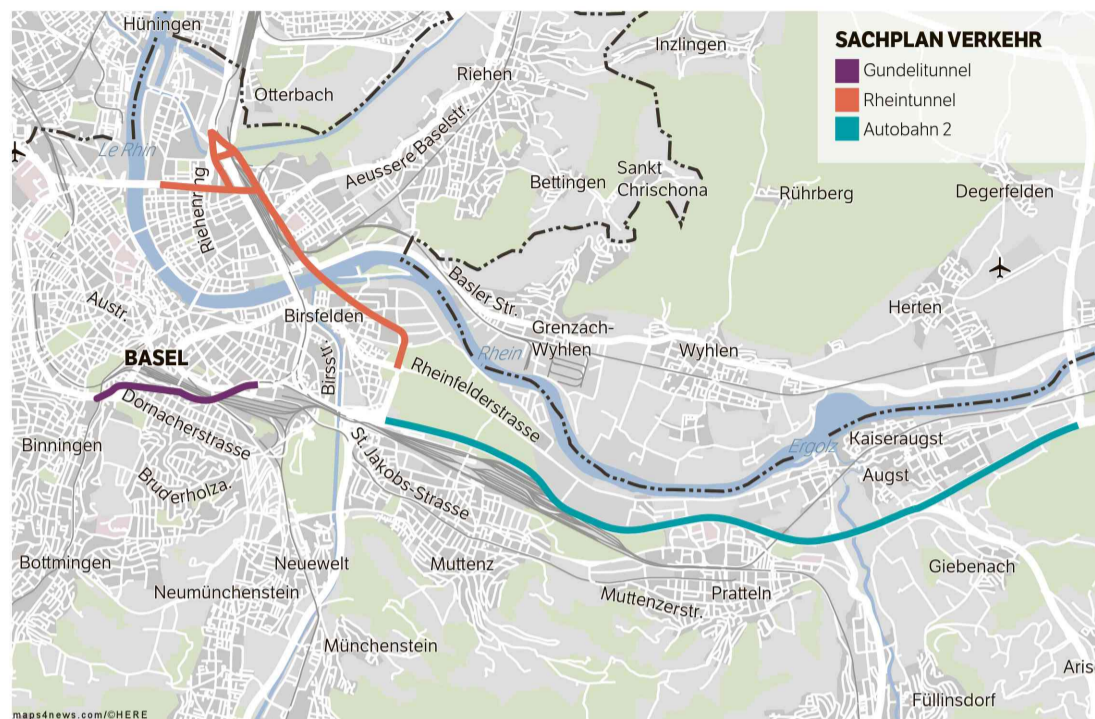
Das kommt nicht oft vor. Normalerweise balgen sich die Kantone heftig um Bundessubventionen. Hier aber will Bern eine Strasse mitfinanzieren und Basel-Stadt ziert sich. Doch nun reist der Bundesbehörden allmählich der Geduldsschnur. Basel-Stadt soll endlich Nägel mit Köpfen machen. Hans-Peter Wessels dagegen hat nie einen Hehl daraus gemacht, was er von den Plänen für einen Gundelitunnel hält: wenig. Seit Jahrzehnten liegt das Projekt bereits auf Eis. Und geht es nach dem Basler Baudirektor, wird sich daran auch so rasch nichts ändern. Wiederholt hatte er erklärt, dass der Tunnel das Gundeldingquartier kaum entlaste – zumal im Baslerbiet die Anschlussmöglichkeiten an die Autobahn A2 fehlten.

Und nachdem im Nachbarkanton Basel-Land Ende 2015 die sogenannte Elba-Vorlage inklusive der stadtnahen Tangente mit den Tunneln Allschwil und Binningen verworfen worden war, erklärte SP-Regierungsrat Wessels sogleich, dass nun der Gundelitunnel für Basel-Stadt auch keine Rolle mehr spiele. Immerhin habe es ihn bisher auch nicht gebraucht. «Dies deutet darauf hin, dass kaum jemand darauf wartet und dass das Projekt keinen offensichtlichen Nutzen stiftet.»

## Nationales Interesse

Doch nun beginnt der Bund damit, Druck zu machen. Die Bundesämter für Strassen (Astra) und für Raumplanung (ARE) haben soeben den Sachplan Verkehr veröffentlicht, zu dem die Kantone nun Stellung nehmen können. Dieser soll sicherstellen, dass räumliche Entwicklung und geplante Verkehrsprojekte aufeinander angepasst sind. «Der Bund wahrt damit nationale Interessen und hält sich Optionen 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 wie beispielsweise die A9 im Oberwallis, die A16 Transjurane – oder eben der Gundelitunnel.

Der Bund habe ein Interesse am Gundelitunnel, stellt Astra-Sprecher Thomas Rohrbach gegenüber der «Schweiz am Wochenende» klar. «Aus unserer Sicht hätte er positive Wirkung auf die Verkehrsströme.» Heute wird der Verkehr von der A2 grösstenteils über die Nauenstrasse und den Centralbahnplatz Richtung Westen geführt. Das Gundeldingquartier werde so stark belastet, was die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs im Gebiet Bahnhof, Gundeli und Dreispitz behindere. Der rund zwei Kilometer lange Stadttunnel soll daher das Quartier unterqueren und beim Zolli



Im Gegensatz zum Rheintunnel, der dereinst ebenfalls Basler Wohngebiete vom Verkehr entlasten soll, bleibt der Gundelitunnel umstritten. Die Basler Behörden zweifeln seinen Nutzen an.



«Die Region braucht ein leistungsstarkes und funktionales Hochleistungsstrassennetz.»

MARTIN DÄTWYLER  
STELLVERTRETENDER DIREKTOR  
DER HANDELSKAMMER BEIDER  
BASEL (HKBB)

wieder auftauchen. So werde das Quartier entlastet und der öV könne weiter entwickelt werden.

Schon länger liegt ein Beschluss des Bundesparlaments für das 600-Millionen-Projekt vor. Geplant ist, dass Basel-Stadt 200 Millionen Franken zahlt. Der Bund würde sich mit rund 400 Millionen an den Baukosten beteiligen und dann für Betrieb und Unterhalt aufkommen. Nun wäre es an Basel-Stadt, ein generelles Bauprojekt zu erarbeiten. «Wir warten darauf», sagt Rohrbach, «und wären froh, wenn Basel-Stadt mal einen Grundsatzentscheid fällen würde.» Der Sachplan soll dafür sorgen, dass das Projekt nicht vergessen geht. Er verpflichtet aber noch zu gar nichts, hält der Astra-Sprecher fest.

## Kanton will kein Risiko eingehen

«Wir haben Verständnis für die Ungeduld beim Bund», sagt Roger Reinauer. Immerhin habe das Astra den Auftrag, das Nationalstrassennetz fertigzustellen, so der Leiter des Basler Tiefbauamts. «Wir müssen den Bund aber weiter vertrösten.» Solange Baselland die stadtnahe Tangente als Verlängerung nicht baue, bringe der Gundelitunnel wenig. Die Baslerbieter Regierung wolle an dem Projekt zwar festhalten, habe nach dem Nein zu Elba aber signalisiert, dass sie rund fünf Jahre benötige, um es neu aufzuarbeiten. Basel-Stadt seinerseits brauche erst verbindliche Zusagen aus Liestal, bevor der Gundelitunnel weiter angegangen werde. Denn ab

jetzt werde es teuer: Für das Vorprojekt rechnet Basel-Stadt mit Kosten zwischen 10 und 20 Millionen Franken. Reinauer: «Wir wollen nicht riskieren, so viel Geld in den Sand setzen.»

## Befürworter drücken aufs Gas

In Basel gibt es aber auch Stimmen, die den Bau vorantreiben wollen. So die Handelskammer beider Basel (HKBB). «Die Region braucht ein leistungsstarkes und funktionales Hochleistungsstrassennetz», betont der stellvertretende Direktor Martin Dätwyler. Der Verband hatte die Regierung denn auch schon zum Grundsatzentscheid aufgefordert – wenn nötig per Volksentscheid. Von Wessels werde das Projekt aber weiterhin nicht prioritär behandelt. Das Baslerbieter Nein zu Elba komme ihm da natürlich gelegen, kommentiert Dätwyler.

Die Basler Behörden aber bleiben zurückhaltend. Skepsis herrsche vor allem darüber, dass Baselland die Finanzierung der Tangente hinbekomme, lässt Reinauer durchblicken. «Sollte Baselland irgendwann tatsächlich aufgeben, könnte der Gundelitunnel nicht den nötigen Nutzen erbringen und wir müssten wohl darauf verzichten.» Und damit auf Hunderte Millionen aus Bundesbern. Das sei grundsätzlich möglich, meint Astra-Sprecher Rohrbach. Der Netzbeschluss des Bundes könnte entsprechend angepasst werden. «In den letzten 50 Jahren aber ist es nur zweimal soweit gekommen.»

## Nachrichten

### Hexenverfolgung: Gedenktafel in Basel

Mit einer Gedenktafel will die Basler Regierung an die Opfer der Hexenverfolgung erinnern. Damit soll zumindest die moralische Verantwortung für dieses dunkle Kapitel der Geschichte übernommen werden. Eine rechtliche Rehabilitierung ist dagegen aus Sicht der Regierung nicht möglich. Als Standort für die Tafel ist das Käppelijoch auf der Mittleren Brücke vorgesehen, wie aus der Regierungsantwort auf einen Parlamentsvorstoss hervorgeht. Neben der Hexen- soll dort auch an die Judenverfolgung sowie generell an Opfer von Ausgrenzung und Gewalt erinnert werden. (SDA)

### Birsstadt und Leimental gegen öV-Abbau

An der Landratssitzung vom kommenden Donnerstag wird über den Antrag der Bau- und Planungskommission debattiert, auf Buslinien im unteren Baslerbiet Fahrten zu streichen. Die Gemeinden der Birsstadt und des Leimentals sprechen sich nun gemeinsam gegen diesen Abbau aus. «Streichung oder Ausbau von Kurslinien sollten einzig an deren Auslastung und am Kostendeckungsgrad gemessen werden und nicht aus falsch verstandener Solidarität», schreibt die Gemeinde Reinach in einer Medienmitteilung. Verwiesen wird darin zudem auf die im letzten Jahr stark gestiegene Auslastung auf den betroffenen Buslinien. (RED)

### Vogelgrippe: Kantone geben Entwarnung

Die Schutzmassnahmen gegen die Vogelgrippe sind vom Bundesamt für Lebensmittelsicherheit und Veterinärwesen sowie den Kantonstierärzten Basel-Stadt und Baselland ab sofort aufgehoben. Grund sind die höheren Temperaturen, die in den vergangenen Tagen zu einer beschleunigten Flugaktivität der Wildvögel in ihre Herkunftsgebiete geführt hat. (RED)

### Neues Parkhaus am Flughafen eingeweiht

Am Euro-Airport wurde am Freitag ein neues Parkhaus eingeweiht. Es befindet sich auf der französischen Seite 300 Meter vom Flughafen, bietet auf sechs Etagen 2700 Parkings und hat 24 Millionen Euro gekostet. Eröffnet wird es am Dienstag, 28. März. Die Preise sind vergleichbar mit dem französischen Langzeitparking, das für eine Woche 30 Franken günstiger ist als das schweizerische. Ab acht Tagen wird ein Zuschlag von zehn Euro erhoben. (RED)

# Bachem ist nicht Actelion

Die Bubendörfer Peptid-Firma bleibe selbstständig, bekräftigt die Geschäftsleitung.

VON STEFAN SCHUPPLI

Bachem ist in verschiedener Hinsicht eine ungewöhnliche Firma. Sie ist in einem spezifischen Feld tätig, in der Produktion von Eiweiss-Molekülen, den Peptiden. Sie ist in diesem Bereich eine der weltweit führenden Firmen. Sie hat im vergangenen Jahr einen erneuten Umsatz- und Gewinnrekord hingelegt, und die Aktie der Firma hat sich zu einem eigentlichen Börsenliebling entwickelt: 75 Prozent hat das Papier im vergangenen Jahr zugelegt.

## Stellen geschaffen

Das alles freute gestern an der Jahresmedienkonferenz in Zürich auch Firmenchef Thomas Früh. Erstmals arbeiten bei der Firma über 1000 Angestellte, 120 Stellen kamen 2016 dazu.

Mit lediglich 237 Millionen Franken Umsatz (+13%) erzielt die Firma einen

Gewinn von 41 Millionen (+29%). Am Hauptsitz in Bubendorf wurde im September ein neues Forschungs- und Entwicklungszentrum in Betrieb genommen. Dadurch wurden andernorts auf dem Areal Räume frei für neue Produktionsanlagen. Wie am Rande der Medienkonferenz zu erfahren war, hat der Mehrheitsaktionär Peter Grogg bereits Flächen auf der anderen Strassenseite erworben. Das Wachstum kann also weiter gehen. Die Firma hat sich für die kommenden Jahre ein Umsatzplus von sechs bis zehn Prozent pro Jahr gesetzt. Auch in diesem Jahr wird der Stellenaufbau weiter gehen. Die Kunden von Bachem kommen aus der Pharma- und Biotechindustrie.

## Stabile Besitzverhältnisse

Mit Groggs Ingro Finanz AG, die 55,5 Prozent an Bachem hält, und den Grogg-Familienaktionären (5,4%) hat

die Firma ein stabiles Anker-Aktionariat. Das soll auch so bleiben, sagte Finanzchef Stephan Schindler. Ein Fall Actelion oder Syngenta soll die Bachem nicht werden. Es bestehe die Absicht, dass dereinst die Enkel von Peter Grogg die Anteile von Ingro übernehmen. Bachem habe tatsächlich schon Anfragen von Finanzinvestoren aus China erhalten, sagte Schindler mit einem maliziösen Lächeln. Die Anfrage ging ins Leere.

Die extreme Spezialisierung auf die Peptid-Chemie mache die Firma relativ unempfindlich für solche Avancen.

Auch für den Standort Bubendorf muss man sich offenbar auch keine allzu grossen Sorgen machen: Der hiesige Betrieb hat die beste Produktivität in der Gruppe. Trotz hohem Schweizer Franken. Trotz hohen Löhnen.

# Traumteam trennt sich

Bruch in der Basler SVP: Grossratspräsident Joël Thüring arbeitet nur noch bis Ende März für Nationalrat Sebastian Fehner.

VON ANNIKA BANGERTER

Bereits im August 2015 gab SVP-Nationalrat Sebastian Fehner bekannt, dass er sich geschäftlich von Parteikollege Joël Thüring abgrenze. Nachdem die «Basler Zeitung» publik gemacht hatte, dass der SVP-Grossrat wegen unbezahlter Militärpflichtersatzabgaben gepfändet werden sollte, sah Fehner die eigene Reputation bedroht. Wie die «Schweiz am Sonntag» berichtete, erfolgte die Trennung jedoch nicht postwendend. Erst im Januar 2016 trat Fehner aus der gemeinsamen Firma Aspero AG aus.

Als persönlichen Mitarbeiter beschäftigte er Thüring weiter. Per Ende

März ist auch damit Schluss. Fehner beendet die Zusammenarbeit, wie er auf Anfrage bestätigt: «Wir lösen das letzte, gemeinsame Mandat auf.»

Dabei hätte es sich um einen Auftrag im Rahmen eines Pensums von rund 20 Prozent gehandelt, sagt Thüring. Seine Aufgaben waren es, die Sessions vorzubereiten, Vorstösse zu koordinieren und die Agenda des Nationalrates zu führen. Damit sein persönlicher Mitarbeiter stets Zugang zum Bundeshaus hatte, erhielt Thüring von Fehner einen Badge. Diesen muss er nun ab- respektive weitergeben. An wen, will Fehner nicht sagen. Auch nicht, wer künftig die Aufgaben Thürings übernehmen wird.

Beide SVP-Politiker betonen, dass sie «ohne Streit» und «im Guten» auseinandergehen. Durch ihre politischen Ämter stehen sie ohnehin auch künftig in Kontakt. Thüring führt weiterhin das Sekretariat der Basler SVP – und Parteipräsident Fehner politisiert für die Partei in Bern.