

Als im letzten November das Tiefbauamt verlauten liess, dass es noch zu Beginn dieses Jahres der Basler Regierung ein Projekt vorlegen will, das einen Tunnel von der Münchensteiner Brücke quer unter dem Gundeli hindurch bis ins Gebiet der Margarethenstrasse/Gundeldingerstrasse/Dorenbachviadukt vorschlagen wird, waren die Reaktionen geteilt.

Einerseits wurde anerkannt, dass man in Sachen Umfahrung Gundeli vorwärts machen will, ein Anliegen, das nun schon seit vierzig Jahren diskutiert wird, aber nicht vom Fleck kommt.

Andererseits äusserten sich die Verfechter des öffentlichen Verkehrs skeptisch, da erstens mit dem Tunnel einmal mehr in den Individualverkehr und nicht in den öffentlichen investiert werden soll und zweitens ein solcher Tunnel nur noch mehr Verkehr anziehen würde.

Eine Entlastung des Gundeli vom Durchgangsverkehr ist auf den jetzt bestehenden Achsen Gundeldingerstrasse/Dornacherstrasse/Güterstrasse nicht möglich. Eine Lösung mit einer Umfahrung parallel zur jetzigen Hochstrasse mit einem Hochtrassee über den Gleisen - allenfalls unter Einbezug der neu zu versetzenden Meret Oppenheim-Strasse - hat den Nachteil, dass dafür keine Bundessubventionen fliessen würden. Wird ein Tunnel im Rahmen des Nationalstrassenprogramms gebaut, so wie es die Variante des Tiefbauamts vorsieht, so übernimmt der Bund rund zwei Drittel der Kosten.

Die Unterzeichneten können die Kritik an einem weiteren, rein dem Individualverkehr vorbehaltenen Projekt nachvollziehen. Andererseits sind sie davon überzeugt, dass mit einem Gundelitunnel das Quartier nachhaltig vom Durchgangsverkehr entlastet werden kann.

Die Unterzeichneten schlagen deshalb vor, einen solchen Tunnel auch für den öffentlichen Verkehr nutzbar zu machen. So liesse sich parallel zu diesem Autobahntunnel auch eine unterirdische Tramlinie führen, wodurch die Nr. 14, von Pratteln kommend, mit der Nr. 17 aus dem Leimental verbunden werden könnte, sodass beide Linien einen direkten Anschluss an den Bahnhof SBB erhalten würden.

Durch eine solche Erschliessung könnten auf kürzestem Weg zeitoptimal sowohl die Region Pratteln/ MuttENZ als auch das Leimental an den Bahnhof SBB angebunden werden.

Dass es grundsätzlich nicht abwegig ist, einen unterirdischen Autobahntunnel mit einem Tramtunnel zu verbinden, zeigt sich zum Beispiel in Zürich, wo bereits seit 1986 die Tramlinien 7 und 9 durch einen 2 km langen, ursprünglich für eine U-Bahn gedachten Tunnel fahren, der vom Milchbuck aus nach Schwamendingen führt und unterwegs drei unterirdische Haltestellen bedient.

Mittels einer Vorprojektstudie könnten relativ einfach die Kosten und der Nutzen einer solchen Lösung dargestellt werden. Sollte ein solches Projekt, das in Zürich bereits realisiert wurde, für Basel zu kostenaufwendig sein, so müsste im Zusammenhang mit dem Autobahnzubringer Süd minimal eine direkte Einführung der Linie 14 bis zum Bahnhof realisiert werden. Dies könnte mit vertretbaren Mitteln erreicht werden, indem die Tramlinie 14, von St. Jakob kommend, beim Zeughaus geradeaus parallel zum Hexenweglein auf die bestehende Trambrücke bei der Münchensteiner Brücke, entlang der Bebauung Bahnhof Ost, weitergeführt würde. Der guten Ordnung halber sei an dieser Stelle erwähnt, dass es sich hier um regionale Linien handelt und somit Anspruch auf Bundesmittel besteht.

Sollte auch diese zweite, weitaus günstigere Lösung die Möglichkeiten und die Bereitschaft des Kantons Basel-Stadt, in den ÖV zu investieren, übersteigen, so müsste als absolut zwingendes Minimum die Streckenführung in Trasseeführung und Lichtraum frei gehalten werden.

Die Unterzeichneten bitten die Regierung entsprechend zu prüfen und zu berichten,

- inwiefern sich ein möglicher Gundelitunnel mit einem Tramtrassee ergänzen liesse, um die Linien 14 und 17 am Bahnhof zusammen zuführen
- inwiefern sich auch ohne Tunnelvariante eine Anbindung der Linie 14 über den Autobahnzubringer Süd an den Bahnhof realisieren liesse

- inwiefern bei einem möglichen Umbau des Autobahnzubringers Süd bauliche Voraussetzungen für eine spätere Anbindung der Linie 14 an den Bahnhof vorgekehrt werden können.

Oswald Inglin, Lukas Engelberger, Patricia von Falkenstein, Urs Schweizer, Stephan Gasmann, Christian Egeler, André Weissen, Dieter Werthemann, Remo Gallacchi, Helen Schai-Zigerlig, Markus Lehmann