

Motion betreffend verbindliche Verkehrsmassnahmen als Voraussetzung einer allfälligen Planung eines Autobahnwestrings

19.5444.01

Die Autobahnen sollen in Basel aus Sicht des Regierungsrats langfristig mit einem Westring ergänzt werden. Gemeinsam stellten Regierungsrat Wessels, Regierungsrätin Pegoraro sowie Jürg Röthlisberger, Direktor des Bundesamts für Strassen Astra, am Dienstag 13.11.2018 die entsprechende «Langfristperspektive Hochleistungsstrassen» vor.

Dagegen hatte sich im Grosse Rat Widerstand erhoben. Die Motion Danielle Kaufmann und Konsorten betreffend Planungsmoratorium Autobahn-Westring (18.5388.02) wurde am 16. Januar 2019 in einer ersten Überweisung dem Regierungsrat zur Stellungnahme zugestellt. Dies insbesondere mit zwei berechtigten Argumenten: Der Bund und die beiden Kantone setzen mit Blick auf die Investitionen einseitige Prioritäten in der Verkehrspolitik. Statt den öffentlichen Verkehr (z.B. Tramverbindung Margarethenstich) oder die Veloinfrastruktur auszubauen, wird mit grossem finanziellem Aufwand die Autoinfrastruktur erweitert (Rheintunnel, Westring). Zum anderen basiert heute die Fahrzeugflotte in der Schweiz und der Region Basel nach wie vor auf fossilen, CO₂-intensiven Energieträgern (Neuzulassungen weit über 95% fossil). In dieser aktuellen Situation mit Blick auf den ausgerufenen Klimanotstand ist ein Ausbau der Autoinfrastruktur klima- und umweltpolitisch nicht zu verantworten, zumindest solange nicht der Ausstieg aus den fossilen Antrieben der Autoflotte gesichert ist.

Der Regierungsrat hat das erste Argument selbst bekräftigt. In seiner Stellungnahme zur Motion König (die ein Verzicht auf den «Gundelitunnel» forderte, vgl. 17.5356.02) hat er auf Seite 6 geschrieben: «Nebst dem Ausbau der Kapazitäten im Bereich der Hochleistungsstrassen braucht es zwingend auch einen Ausbau beim schienen- und strassengebundenen öffentlichen Verkehr (ÖV) und beim Veloverkehr. Im Perimeter einer künftigen stadtnahen Tangente sollen deshalb gemeinsam mit dem Kanton Basel-Land kurz- bis mittelfristig eine verbesserte Trammerschliessung des Leimentals, eine Verlängerung der Tramlinie 8 von der Neuweilerstrasse in Richtung Allschwil, eine neue S-Bahn-Haltestelle Morgartenring, eine verbesserte ÖV-Erschliessung des Allschwiler Bachgraben-Gebiets sowie der Schienenanschluss des Flughafens Basel-Mulhouse realisiert werden.»

Da die Planung und Finanzierung eines Autobahnwestrings in die Verantwortung des Bundes fällt und eine Linienführung auch komplett auf Boden des Kantons Basel-Landschaft realisiert werden könnte, könnte der Bau vom Kanton Basel-Stadt allein nicht verhindert werden, auch wenn man dies politisch so erreichen wollte. Ein Planungsmoratorium ist daher wenig realistisch. Der Kanton Basel-Landschaft dürfte denn auch ein grosses Interesse an der Realisierung des Westrings haben, profitierte er doch wesentlich davon. Daneben ist zu berücksichtigen, dass eine Verlagerung des Autoverkehrs unter den Boden (das gilt auch für das Abstellen der Autos) aus Sicht der Basler Stadtentwicklung richtig ist.

Aus all dem gesagten folgt: Sollte der Bund einen Autobahnwestring um Basel unter Einbezug der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft planen, so sind zwingend zugleich parallel zu den Planungen a) Verbesserungen bei den Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs und des Veloverkehrs im Perimeter des Westrings und b) substanzielle Ziele bei der Dekarbonisierung der Autoflotte bzw. beim Umstieg auf die Elektromobilität zu erreichen (Basel-Stadt hat im Übrigen zu Letzterem bereits vor längerem den Auftrag erhalten, einen entsprechenden Masterplan auszuarbeiten, vgl. Anzug Wüest-Rudin 16.5274.02) sowie c) eine mit dem Westring verbundene deutliche Autoverkehrskapazitäts- und Leistungserweiterung zu verhindern.

Der Grosse Rat soll erst dann frei und ergebnisoffen über ein allfälliges Projekt Westring befinden, wenn die genannten Bedingungen erfüllt sind.

Der Regierungsrat wird daher verbindlich beauftragt, sich an Planungsarbeiten für einen Autobahnwestring nur unter dem Vorbehalt zu beteiligen, wenn als Gesamtpaket zugleich folgendes gesichert ist:

- Die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt forcieren massiv gemeinsam mit definitiv beschlossenen (inkl. ggf. Volksabstimmung) und finanzierten wirksamen Massnahmen die Dekarbonisierung der Autoflotte in der Region bzw. den Umstieg auf die Elektromobilität oder andere erneuerbare Antriebe (z. B. Wasserstoff, erneuerbares Gas etc.) mit der Zielvorgabe 100% Neuzulassungen bis 2035 auf beiden Kantonsgebieten.
- Der Tramabschnitt «Margarethenstich» ist mit Realisierungs- und Zeitplanung definitiv beschlossen (inkl. ggf. Volksabstimmung) und von beiden Kantonen finanziert.
- Die Verlängerung der heutigen Tramlinie Nr. 8 nach Allschwil/Letten ist mit Realisierungs- und Zeitplanung definitiv beschlossen (inkl. ggf. Volksabstimmung) und finanziert.
- Ein Teilpaket an Veloinfrastrukturmassnahmen im weiteren Perimeter, zum Beispiel in 30 Minuten Pendeldistanz nach Basel mit E-Bike, ist mit Realisierungs- und Zeitplanung definitiv beschlossen (inkl. ggf. Volksabstimmung) und finanziert.
- Verkehrsentslastungsmassnahmen in den Quartieren bzw. im Perimeter Westring sind mit Realisierungs- und Zeitplanung definitiv beschlossen (inkl. ggf. Volksabstimmung) und finanziert.
- Massnahmen zur Verhinderung einer deutlichen Kapazitäts- und Leistungserweiterung sind Teil des Westringprojekts (z. B. Rückbau Osttangente, wenn beide Rheintunnel und Westring realisiert werden).
- Der Regierungsrat berichtet jährlich über den Stand der Planungen.

David Wüest-Rudin, Katja Christ, Jörg Vitelli, Lisa Mathys, Barbara Wegmann,
Raphael Fuhrer