

Ende 2020 hat der Bundesrat dem Generellen Projekt Rheintunnel Basel zugestimmt. Das Kernstück sind zwei neue, zweispurige, fast 4 Kilometer lange Tunnels (Rheintunnel Ost und West), die den Rhein in mehr als 18 Meter Tiefe (ab Flussgrund) unterqueren sollen. Ziel dieses Projekts ist der Ausbau der Kapazität der Autobahn zwischen Birsfelden und Kleinhüningen bzw. Dreirosenbrücke. Die Planung basiert auf der Annahme, dass der Autoverkehr unbegrenzt weiter wächst und dass mit ständigem Ausbau der Strasseninfrastruktur darauf reagiert werden muss. Die Kosten dieses vom Bund geplanten Projekts werden auf 2,36 Milliarden Franken geschätzt. Baubeginn ist frühestens 2029. Es wird mit einer Bauzeit von 10 Jahren gerechnet.

Offenbar war auf Ende Januar 2021 eine Medienkonferenz zu diesem Projekt angedacht. Diese wurde u.a. aufgrund von Corona-Massnahmen mehrfach verschoben und soll nun im Juni 2022 stattfinden. Gemäss den zurzeit vorliegenden Informationen muss davon ausgegangen werden, dass die Dreirosenmatte während der Bauzeit stark verkleinert wird. Die Dreirosenmatte ist eine beliebte und stark genutzte Grünfläche in einem Quartier, in dem sehr viele Familien leben und das wenig Freiraum aufweist. Schon heute ist die intensive Nutzung der knappen Freifläche mit Konflikten verbunden. Eine Verkleinerung dieses Freiraums während mindestens 10 Jahren bedeutet für das betroffene Quartier eine massive Einbusse an Lebensqualität. Weitere Auswirkungen auf die direkte Anwohnerschaft der Baustelle, auf die sich in unmittelbarer Nähe befindenden Schulen und auf das gesamte Quartier sind noch nicht bekannt. Zahlreiche Quartierbewohner*innen erinnern sich jedoch noch lebhaft an die enormen Belastungen, die sie aufgrund der mehrjährigen Bauarbeiten der Nordtangente erleiden mussten und sind nicht bereit, ein erneutes mehrjähriges Strassenbauprojekt in ihrem Wohngebiet zu tolerieren.

In den letzten Jahren hat sich das Verhältnis zur Mobilität verändert. Die Basler Bevölkerung hat in mehreren Volksabstimmungen gezeigt, dass sie eine Verkehrsplanung wünscht, die den Autoverkehr reduziert und klimafreundliche und platzsparende Mobilitätsformen fördert. Die Klimakrise hat die kritische Haltung zum ungebremsten Wachstum des Autoverkehrs weiter verstärkt. Mit der Ausrufung des Klimanotstands hat Basel-Stadt ein starkes Zeichen gesetzt, welches auch in der Verkehrspolitik spürbar sein soll. Nicht zuletzt könnten auch die jüngsten geopolitischen Entwicklungen darauf hinweisen, dass sich unsere Mobilität und unser Konsumverhalten in den nächsten Jahren verändern muss und wird, sodass sowohl gewerbliche Transporte als auch der MIV auf den Strassen reduziert werden. All diese Entwicklungen führen dazu, dass ein gigantisches Strassenbauprojekt wie der Rheintunnel Basel durchaus in Frage gestellt werden kann, da es schlicht nicht mehr zeitgemäss ist und den Bedürfnissen und Ansprüchen an die Weiterentwicklung der Mobilität nicht entspricht.

Vor diesem Hintergrund erlaube ich mir, dem Regierungsrat folgende Fragen zu stellen.

1. Ist der Regierungsrat nicht auch der Ansicht, dass angesichts der oben beschriebenen Überlegungen und Entwicklungen bezüglich Mobilität und Konsumverhalten der Sinn und Zweck des Projekts Rheintunnel nochmals grundsätzlich neu beurteilt werden sollte?
2. Ist der Regierungsrat bereit, mit dem ASTRA diesbezüglich neue Verhandlungen aufzunehmen und auf einen Abbruch oder eine Redimensionierung dieses Projekts hinzuwirken?
3. Falls die Planung am Rheintunnel nicht gestoppt wird: Mit welchen Massnahmen plant der Regierungsrat, den Kapazitätsausbau auf dem Autobahnnetz durch eine Reduktion des Autoverkehrs auf dem übrigen Strassennetz in gleichem Mass zu kompensieren?
4. Welche Teile der Dreirosenmatte werden voraussichtlich von der geplanten Baustelle betroffen sein? Welche Teile werden unbenutzbar, teilweise nutzbar, weniger gut nutzbar sein?
5. Wie wird garantiert, dass die Besucher*innen der Dreirosenmatte die noch nutzbare restliche Fläche uneingeschränkt und sicher benützen können?
6. Wie kann verhindert werden, dass der wertvolle Freiraum auf der Dreirosenmatte für 10 Jahre verkleinert wird?
7. Welche Ersatzflächen stehen zur Verfügung?

8. Wie werden die umliegenden Wohnungen und Schulen von den Emissionen (Lärm, Baustellenverkehr, Erschütterungen etc.) der Baustelle geschützt?
9. Welche Auswirkungen hat die Baustelle auf die beabsichtigte Bebauung des ehemaligen Chemieareals «klybeckplus»?
10. Wann und in welcher Form werden die Anwohnenden und die Nutzer*innen der Dreirosenanlage informiert?

Heidi Mück