

betreffend Bauvorhaben Rheintunnel und der versprochenen Rückbaumassnahmen

Die Regierung unterstützt den Bau des Rheintunnels in der Vernehmlassungsantwort zur Vorlage des Bundes über den Nationalstrassenbau vorbehaltlos (RR-Beschluss 26. April 2022): «Aus Sicht des Kantons Basel-Stadt begrüssen wir die Aufnahme für die Region wichtiger Projekte sehr. Insbesondere die Aufnahme des Projektes Rheintunnel Basel in den Ausbauschnitt 2023 sowie die Weiterentwicklung des Projektes Hagnau – Augst im ersten Realisierungshorizont (2030) sind für unseren Kanton zentral.»

Der Regierungsrat stellt Anträge zur Finanzierung von weiteren kapazitätssteigernden Vorhaben sowie zur "verbesserungsfähigen Auslastung im MIV". Vergebens sucht man jedoch nach Hinweisen oder Anträgen zum geforderten (partiellen) Rückbau der Osttangente, zu Tempo 60 auf der Osttangente oder zu anderen Kompensationsmassnahmen zum Kapazitätsausbau.

Der Grosse Rat hat mehrfach zum Ausdruck gebracht, dass er den Bau des Rheintunnels mit einem Rückbau der Osttangente koppeln will. Dies findet bspw. Ausdruck in der zweimal überwiesenen Motion Grossenbacher (Nr. 19.5281). Darin wird der Regierungsrat aufgefordert, die A2 unterirdisch zu planen und oberirdisch rückzubauen. In der Erstbeantwortung der Regierung nimmt die Regierung Bezug auf den Rheintunnel und stellt einen partiellen Rückbau der Osttangente nach Inbetriebnahme des Rheintunnels in Aussicht. Zudem wolle er sich für Tempo 60 statt 80 km/h auf der Osttangente beim Bund einsetzen. Im UVEK Bericht 2020 zur Überdeckung der Osttangente wurde der Regierungsrat sogar mit einem Grossratsbeschluss damit beauftragt, sich beim Bund für Tempo 60 auf der Osttangente einzusetzen. In einem weiteren Kommissionsbericht der UVEK zur Überdeckung der Osttangente wurde der Wille der UVEK ebenfalls in diesem Sinne festgehalten. Die UVEK stellt sich klar hinter die Forderung von Tempo 60 auf der Osttangente (19.0718.04, S.10) und möchte ebenfalls, dass die Überdeckung der Osttangente, die in Zusammenhang mit dem Rheintunnel steht, mit einem Rückbau derselben einhergeht (19.0718.04 S. 7).

Zudem ist im Umweltschutzgesetz des Kantons festgehalten, dass der Kanton beim Kapazitätsausbau auf dem Hochleistungsstrassennetz Massnahmen ergreift, "um das übrige Strassennetz im Gegenzug in gleichem Masse dauerhaft von Verkehr zu entlasten." (USG § 13 Abs. 4)

Ich bitte daher um Beantwortung folgender Fragen:

1. Warum setzt der Regierungsrat die vom Grossen Rat überwiesene Motion Grossenbacher und die Ansätze der UVEK nicht um?
2. Warum stellt der Regierungsrat den Rückbau der Osttangente nicht als Bedingung für die Zustimmung zum Bau des Rheintunnels?
3. Warum hat sich der Regierungsrat in der Vernehmlassungsantwort nicht für Tempo 60 eingesetzt?
4. Der Bund sieht den Rheintunnel klar als Kapazitätsausbau. Wie geht der Regierungsrat vor, um das Umweltschutzgesetz, insb. §13 Abs. 4 umzusetzen?
5. Wie gedenkt der Regierungsrat, nach dem Bau des Rheintunnels das übrige Strassennetz in gleichem Masse vom Verkehr zu entlasten?
6. Wie viel Kapazitätsausbau wird mit dem Rheintunnel verfolgt, und wie viel zusätzlicher Treibhausgasausstoss kann dadurch durch den MIV und Gütertransport prognostiziert werden?
7. Wie viel CO2 wird beim Bau des Rheintunnels voraussichtlich ausgestossen?
8. Welche alternativen Szenarien zum Bau des Rheintunnels hat der Regierungsrat geprüft?

Tonja Zürcher