



An den Grossen Rat

22.5283.02

BVD/P225283

Basel, 31. August 2022

Regierungsratsbeschluss vom 30. August 2022

Interpellation Nr. 72 Tonja Zürcher betreffend «Bauvorhaben Rheintunnel und der versprochenen Rückbaumassnahmen»

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 1. Juni 2022)

«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. Wieviel CO₂ wird beim Bau des Rheintunnels voraussichtlich ausgestossen?
8. Welche alternativen Szenarien zum Bau des Rheintunnels hat der Regierungsrat geprüft?
Tonja Zürcher”

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

1. *Warum setzt der Regierungsrat die vom Grossen Rat überwiesene Motion Grossenbacher und die Ansätze der UVEK nicht um?*

Die Motion Thomas Grossenbacher und Konsorten betreffend «Untertunnelung und Finanzierung der gesamten Osttangente durch das Stadtgebiet - A2 Underground - the way to the future» fordert den Regierungsrat auf, (...) «sich behördenverbindlich und nachweisbar für den Rückbau der oberirdischen A2 (Osttangente) einzusetzen. Zudem muss die Regierung ein Finanzierungsmodell vorlegen, das eine Teilfinanzierung der Untertunnelung der Osttangente ermöglicht.»

Im Beschlussantrag des Regierungsrats zur dieser Motion wird festgehalten: «Der Regierungsrat beabsichtigt, dem Grossen Rat in Absprache mit dem Bund einen Planungskredit für einen partiellen Rückbau der Osttangente nach der Inbetriebnahme des Rheintunnels vorzulegen. Zudem sieht der Regierungsrat vor, den Bund um eine Reduktion des Tempos auf der Osttangente von 80 auf 60 km/h zu ersuchen.»

Für die Ausarbeitung der entsprechenden Vorlage ist gemäss Grossratsbeschluss vom 10. Juni 2020 die Frist 10. Juni 2024 festgelegt worden (GRB Nr. 20/24/24G). Der Regierungsrat stellt fest, dass die Arbeiten daran phasengerecht laufen. Die Ausführungen zu den Fragen 2 bis 8 geben dazu näher Auskunft.

2. *Warum stellt der Regierungsrat den Rückbau der Osttangente nicht als Bedingung für die Zustimmung zum Bau des Rheintunnels?*

Mit der «Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz» werden die Finanzmittel für mehrere Nationalstrassenprojekte, unter anderem auch für den Bau des Rheintunnels, sichergestellt. Ein Bundesbeschluss dieser Art muss abschliessend sein und kann nicht an Bedingungen geknüpft werden. D.h. die darin enthaltenen Projekte können entweder als ganzes Paket angenommen oder abgelehnt werden.

In verschiedenen Stellungnahmen an den Grossen Rat – beispielweise vor noch nicht langer Zeit in der Beantwortung der Interpellation Nr. 37 Heidi Mück betreffend «Auswirkungen des Autobahnbauprojekts Rheintunnel» – bringt der Regierungsrat zum Ausdruck, dass er vom Nutzen des Rheintunnels weiterhin überzeugt ist. Gemäss den aktuellen Verkehrsprognosen des Bundes ist davon auszugehen, dass die Verkehrsmenge auf der Osttangente in der Tendenz eher noch zunehmen wird und der Rheintunnel deshalb zu einer erheblichen Verkehrsentslastung der oberirdisch geführten Osttangente und damit zu einer spürbaren Entlastung der angrenzenden Wohnquartiere von Lärm und Staub führen wird. Diese Kanalisierung sowie Verlagerung in den Untergrund schafft zudem im städtischen Strassenraum Platz für andere Nutzungen und für klimaschonende Mobilitätsformen. Um die beabsichtigte und von den angrenzenden Quartieren gewünschte Entlastungswirkung der Osttangente zu erreichen, braucht es den Rheintunnel.

Ebenfalls ist zu beachten, dass die Verkehrsbelastung vom übrigen Strassennetz nicht auf den Rheintunnel alleine verlagert werden könnte: Zum einen würde die Kapazität für den gesamten Verkehr nicht ausreichen und zum anderen würde der Rheintunnel aufgrund seiner bautechnisch-topographischen Eigenschaften nicht über die notwendigen Anschlüsse zum übrigen Strassennetz verfügen. Wie der Regierungsrat in der Beantwortung zur Motion Grossenbacher näher ausführt, wird er sich aber auf Bundesebene dafür einsetzen, dass nach Inbetriebnahme des Rheintunnels Teile der Osttangente rückgebaut werden. Zu diesem Zweck wird in Absprache mit den verantwortlichen Bundesstellen untersucht werden, wie der partielle Rückbau der Osttangente (Verschlanung) nach Inbetriebnahme des Rheintunnels aus städtischer und verkehrlicher Sicht sinnvoll umgesetzt werden kann.

3. *Warum hat sich der Regierungsrat in der Vernehmlassungsantwort nicht für Tempo 60 eingesetzt?*

Wie eingangs erwähnt, lassen die Vorlage und die Form der Vernehmlassung zum Bundesbeschluss ausschliesslich die Zustimmung oder die Ablehnung zum ganzen Projektpaket zu. Der Regierungsrat hat sich deshalb mit Schreiben vom 24. Juni 2020 beim Bundesamt für Strassen für die Einführung von Tempo 60 eingesetzt. Zurzeit ist das Bewilligungsverfahren für die Lärmschutzmassnahmen des ASTRA an der Osttangente im Gange (vgl. dazu den Bericht der UVEK zum Geschäft 19.0718 betreffend Vorprojektierung einer Überdeckung der Osttangente im Bereich Breite West). Das Bundesamt für Umwelt erachtet die Temporeduktion auf 60 km/h als zweckmässig, verhältnismässig und wirksam. Der Regierungsrat wird – sofern er im Rahmen dieses laufenden Verfahrens zu einer Stellungnahme eingeladen ist – auch bei dieser Gelegenheit die Meinung des BAFU unterstützen.

Der Regierungsrat wird sich auch weiterhin für eine Temporeduktion auf der Osttangente als flankierende Massnahme zur Entlastung des übrigen Strassennetzes nach dem Bau des Rheintunnels einsetzen. Denn auch er ist davon überzeugt, dass mit dieser Massnahme die gewünschte Kanalisierung und Verlagerung des Verkehrs in den Rheintunnel mit 80 oder sogar 100 km/h erreicht wird.

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?*

Regierungsrat und Bund erwarten vom Rheintunnel, dass dieser die heutigen Kapazitätsengpässe auf der Osttangente behebt. Damit kann motorisierter Individualverkehr, der derzeit von der überlasteten Autobahn auf das übrige Strassennetz verdrängt wird, wieder auf das Hochleistungsstrassennetz zurückverlagert werden. Diese Kanalisierung sowie Verlagerung in den Untergrund entlastet die Wohnbevölkerung und schafft im städtischen Strassenraum Platz für andere Nutzungen und für klimaschonende Mobilitätsformen.

Ob die Entlastung durch den Rheintunnel ausreicht, damit die gesetzlichen Vorgaben (§ 13 Ziff. 4 USG) eingehalten werden können, wird in späteren Planungsschritten untersucht. Andernfalls sind weitere flankierende Massnahmen umzusetzen. Der Regierungsrat setzt sich zudem gemäss Auftrag der Motion Thomas Grossenbacher und Konsorten betreffend «Untertunnelung und Finanzierung der gesamten Osttangente durch das Stadtgebiet - A2 Underground - the way to the future» dafür ein, dass nach Inbetriebnahme des Rheintunnels Teile der Osttangente rückgebaut werden.

6. *Wie viel Kapazitätsausbau wird mit dem Rheintunnel verfolgt, und wie viel zusätzlicher Treibhausgasausstoss kann dadurch durch den MIV und Gütertransport prognostiziert werden?*

Wie ausgeführt, sieht der Bund den Rheintunnel als Beseitigung des bereits vorhandenen Engpasses auf der Osttangente. Demnach ist mit keinem bzw. keinem wesentlichen zusätzlichen Treibhausgasausstoss zu rechnen. Kommt dazu, dass die heute noch grösstenteils fossil angetriebenen Fahrzeuge mittelfristig bzw. bis zur Inbetriebnahme des Rheintunnels ca. im Jahr 2040 zu einem wesentlichen Teil durch elektrische Antriebe ersetzt sein werden. Auch der Entscheid der Europäischen Union, ab 2035 keine Inbetriebnahme der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren mehr zuzulassen, wird zu einer Abnahme des Treibhausgasausstosses führen.

7. *Wieviel CO2 wird beim Bau des Rheintunnels voraussichtlich ausgestossen?*

Nach der Ablehnung des CO₂-Gesetzes durch das Stimmvolk fehlt die gesetzliche Grundlage für diese Berechnung. Für die Bauphase des Rheintunnels aber sieht das ASTRA als Bauherrin im Rahmen des Umweltverträglichkeitsberichts eine Berechnung des Treibhausgasausstosses vor.

8. *Welche alternativen Szenarien zum Bau des Rheintunnels hat der Regierungsrat geprüft?*

Aufgrund der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) liegt seit dem 1. Januar 2008 die Zuständigkeit für sämtliche Nationalstrassenabschnitte beim Bund. Der Bund plant und finanziert die Nationalstrassen zu 100 Prozent. Demnach sind sämtliche Szenarien zum Bau des Rheintunnels vom Bundesamt für Strassen erarbeitet worden. Als betroffene Partei im Hinblick auf ein allfälliges Plangenehmigungsverfahren steht der Kanton Basel-Stadt im ständigen Dialog mit dem ASTRA. Die Aufzählung der geprüften Varianten geht auf die Petition P275 betreffend Ausbau Osttangente-Autobahn nein - Lärmschutz jetzt! aus dem Jahr 2010 zurück. Vereinfacht lassen sich die Szenarien in drei Gruppen unterteilen:

- Ausbau der Osttangente in der bisherigen, praktisch oberirdischen Form. Diese Stossrichtung wurde von der Basler Bevölkerung und vom Regierungsrat abgelehnt, da sie zur Verlagerung diverser Verkehrsanteile mit den dazugehörigen Belastungen auf das Stadtstrassennetz führen würde.
- Vollständige Untertunnelung mit dem Rückbau der heutigen Osttangente.
- Neue Untertunnelung für den Durchgangsverkehr und Beibehalten der entsprechend reduzierten heutigen Osttangente zwecks Entlastung des Stadtstrassennetzes. Dies entspricht dem vom Bundesrat im 2020 bewilligten Projekt Rheintunnel.

Betreffend Überlegungen, die zur Wahl des nun auch vom Regierungsrat unterstützten Projekts Rheintunnel geführt haben, wird auf Ziffer 2 der inhaltlichen Stellungnahme zur Beantwortung der Motion Grossenbacher verwiesen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Statsschreiberin