



An den Grossen Rat

24.5007.02

BVD/P245007

Basel, 31. Januar 2024

Regierungsratsbeschluss vom 30. Januar 2024

Interpellation Nr. 162 Daniel Albietz betreffend «Ausbauschnitt Entwicklungsprogramm Nationalstrassennetz»

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 10. Januar 2024)

«Die Schweizer Bevölkerung wächst seit vielen Jahrzehnten und mit ihr die Schweizer Wirtschaft. In der Region Basel haben wir ebenfalls ein grosses Wachstum zu verzeichnen und dank des prosperierenden Wirtschaftsstandortes arbeiten in unserer Region auch viele Grenzgängerinnen und Grenzgänger. Da immer mehr Menschen unsere Infrastruktur benutzen, muss diese entsprechend ausgebaut werden, so dass wir auch der nächsten Generation eine intakte Region hinterlassen.

Der Bund plant mit seinem "Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP-NS)" bestehende Engpässe in den Agglomerationen zu beseitigen und so die Strasseninfrastruktur unseres Landes entsprechend den Bedürfnissen weiterzuentwickeln.

Erfreulicherweise kommt in diesem Ausbauschnitt auch die Region Nordwestschweiz zum Zug – so ist im Entwicklungsprogramm der dringend nötige Rheintunnel enthalten, womit die Osttangente entlastet und die Region von Stau befreit werden kann. Ebenfalls erfreulich ist der Umstand, dass der Regierungsrat die Wichtigkeit des Rheintunnels schon lange erkannt hat und sich auch dafür einsetzt. Da das Referendum gegen den Bundesbeschluss ergriffen wurde, ist eine solche Position im bevorstehenden Abstimmungskampf umso wichtiger.

In diesem Zusammenhang stellt der Interpellant folgende Fragen:

1. Welchen konkreten Nutzen hat der Rheintunnel für die beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft?
2. Wie wichtig ist in Bezug auf das bestehende Strassennetz der Bau des Rheintunnels?
3. Die Gegner vermischen teilweise den Bau des Rheintunnels mit dem Rückbau der Osttangente. Besteht die Gefahr, dass sich bei einem NEIN auf Jahrzehnte hinaus weder der Rheintunnel noch den Rückbau der Osttangente realisieren lassen?
4. Wie wertet der Regierungsrat den Umstand, dass unsere Region bei einem wichtigen Infrastrukturprogramm prominent berücksichtigt wird?
5. Ist der Regierungsrat bereit, sich im Abstimmungskampf für ein JA zu engagieren und dem entsprechenden Komitee beizutreten?

Daniel Albietz»

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

1. Einleitung

Einleitend möchte der Regierungsrat daran erinnern, dass diverse vorgängig zum Projekt «Rheintunnel» vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) geprüfte Projektstudien aus der Sicht des Kantons Basel-Stadt nicht akzeptabel waren, weil sie u.a. einen oberirdischen Ausbau vorgesehen haben oder kaum zu einer Verkehrsentslastung der Stadtstrassen geführt hätten. Das nun vorliegende Projekt «Rheintunnel» entspricht bezüglich Lärmentlastung der Petition, die im Jahr 2011 von 11'098 Personen unterschrieben wurde, und erfüllt die genannten Anforderungen des Kantons Basel-Stadt.

2. Zu den einzelnen Fragen

1. *Welchen konkreten Nutzen hat der Rheintunnel für die beiden Kantone Basel-Stadt und Basellandschaft?*

Eine Lösung des Kapazitätsengpasses auf der Osttangente durch das Projekt «Rheintunnel» bringt in diversen Bereichen Verbesserungen:

- Die Anwohnenden unmittelbar entlang der Osttangente dürfen mit einer Reduktion der Lärmbelastung und Luftverschmutzung rechnen. Dies insbesondere durch die Verlagerung des Schwerverkehrs – welcher überproportional zu den Verkehrszahlen und Immissionen beiträgt – in den Untergrund.
- Bei einem ungestörten Verkehrsregime auf der Osttangente werden diverse Fahrten mit Anfang oder Ziel im Kantonsgebiet wieder über die Osttangente statt über das Stadt- oder Ortsstrassennetz abgewickelt. Damit werden die Wohnquartiere vom Verkehr entlastet.
- Die Störungen an der Osttangente führen heute dazu, dass der Durchgangsverkehr die Autobahn verlässt und Schleichwege sucht. Der Rheintunnel wird die Anzahl solcher Störungen reduzieren. Davon profitieren sowohl die Anwohnenden entlang der Hauptverkehrsachsen in der Stadt als auch die Teilnehmenden des motorisierten Individualverkehrs.
- Mit der Reduktion des motorisierten Verkehrs auf der Stadtstrassenebene öffnen sich Chancen, den Strassenraum zu Gunsten der zu Fuss Gehenden und Velofahrenden umzugestalten resp. freiwerdende Flächen zu entsiegeln und zu begrünen.

Es liegt an der Topographie, der Siedlungs- und der Verkehrsstruktur, dass die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft vom Rheintunnel unterschiedlichen Nutzen haben werden:

- Während sich im Kanton Basel-Stadt mit den weniger klar abgegrenzten Quartieren die Verkehrsreduktion unterschiedlich stark auswirken wird, sind es im Kanton Basel-Landschaft die klar räumlich getrennten Gemeinden Birsfelden und Muttenz, die von den wenigen Zufahrtsachsen ausgehend im eigenen Orts-Verkehrsregime von der Entlastung profitieren.
- Bei der Überlastung der Autobahn und vom resultierenden Ausweichverkehr sind in Basel-Stadt die Ringstrassen und Hauptverkehrsachsen betroffen und damit insbesondere der öffentliche (Tram-)Verkehr. In Basel-Landschaft sind es eher Überlandstrassen, während der Tram- und Veloverkehr in eigenem Trassee eher ungestört bleibt.

2. *Wie wichtig ist in Bezug auf das bestehende Strassennetz der Bau des Rheintunnels?*

Diese Frage betreffend verweisen wir auf die Antworten des Regierungsrates zur schriftlichen Anfrage Lisa Mathys betreffend «Rückbaupflicht Osttangente nach Inbetriebnahme des Rheintunnels» wie folgt:

«Sowohl die Verkehrsanalysen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) als auch die verwaltungsinterne Zustandsbeurteilung kommen zum Ergebnis, dass sich aktuell auf der Stadtstrassenebene drei Arten von Fahrten abwickeln:

1. Diejenigen, die Ziel oder Start in BS haben und deren kürzester Weg tatsächlich durch die Stadt führt.

2. Diejenigen, die Ziel und/oder Start in BS haben, bei denen es aber besser wäre, dass sie über die Osttangente fahren und nicht quer durch die Stadt.
3. Diejenigen, die nicht auf das Stadtstrassennetz angewiesen sind, sprich Durchgangsverkehr.

Der Regierungsrat will die Quartiere von den beiden letzteren entlasten. Mit der Verkehrsverlagerung in den Rheintunnel erhält die Osttangente hinreichende Kapazität, um den heute auf das Stadtstrassennetz verdrängten Verkehr wieder aufzunehmen.»

Und folglich:

«Der Regierungsrat ist überzeugt, dass die gewünschte weitere Entlastung des Stadtstrassennetzes nur stattfinden kann, wenn die Osttangente weiterhin über eine angemessene Kapazität verfügt und den umgelagerten Verkehr aufnehmen kann. Entsprechend verfolgt der Regierungsrat in diesem Zusammenhang folgende Strategie:

- Grösstmögliche Verlagerung der Verkehrsströme – insbesondere des Schwerverkehrs – in den Untergrund, in den neuen Rheintunnel, um den Lärm für die betroffenen Anwohnenden zu reduzieren;
- Die Kapazitäten der Osttangente so zu justieren, dass diese den bisher von der Nationalstrasse auf das Stadtstrassennetz verdrängten Verkehr aufnehmen kann und so die Quartiere entlastet.
- Das Stadtstrassennetz mit flankierenden Massnahmen so zu gestalten, dass dieses als Ausweichroute unattraktiv ist.

Angesichts der Dimensionen des Vorhabens und des grossen positiven Potenzials für den ganzen Kanton, erstreckt sich die Nutzenbetrachtung auf das ganze Stadtgebiet. Aus Sicht des Regierungsrats verfügt der Rheintunnel über ein weit grösseres Potenzial als allein die Entlastung der Wohnquartiere entlang der Osttangente. Dieses gilt es im Interesse der gesamten Kantonsbevölkerung bestmöglich zu nutzen.»

Der aktuelle Stand des Projekts «Rheintunnel» – das Auflageprojekt befindet sich seit dem 15. November 2023 im Plangenehmigungsverfahren, d.h. ist öffentlich aufgelegt worden – hat bisher keinen Anlass für den Regierungsrat ergeben, diese Einschätzung zu ändern.

3. *Die Gegner vermischen teilweise den Bau des Rheintunnels mit dem Rückbau der Osttangente. Besteht die Gefahr, dass sich bei einem NEIN auf Jahrzehnte hinaus weder der Rheintunnel noch den Rückbau der Osttangente realisieren lassen?*

Zum jetzigen Zeitpunkt sind dem Regierungsrat keine alternativen Szenarien bekannt und es ist nicht möglich, Aussagen zum weiteren Vorgehen im Falle eines allfällig negativen Volksentscheides zu treffen. Es ist aber klar, dass sich bei einer allfälligen Ablehnung des Projektes an der heute unbefriedigenden verkehrlichen Situation auf längere Sicht nichts verbessern würde.

4. *Wie wertet der Regierungsrat den Umstand, dass unsere Region bei einem wichtigen Infrastrukturprogramm prominent berücksichtigt wird?*

Der Regierungsrat ist erfreut, dass der Bund und die eidgenössischen Räte bereit sind, mit der unterirdischen Variante des Ausbaus in Basel eine deutlich kostenintensivere Lösung als ursprünglich geplant, zu realisieren.

5. *Ist der Regierungsrat bereit, sich im Abstimmungskampf für ein JA zu engagieren und dem entsprechenden Komitee beizutreten?*

Da das vorliegende Projekt Rheintunnel ursprünglich aus den Forderungen des Kantons entstanden ist, unterstützt der Regierungsrat das vom Bundesparlament beschlossene und aktuell zur Genehmigung öffentlich aufgelegte Projekt.

Ob sich der Regierungsrat im Abstimmungskampf aktiv engagiert, wird er im Vorfeld des Abstimmungstermins festlegen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Lukas Engelberger
Vizepräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin