

Der geplante Rheintunnel verspricht eine Entlastung der Stadt vom motorisierten Individualverkehr, insbesondere in den Quartieren entlang der chronisch überlasteten Osttangente, die stark von Lärm und Ausweichverkehr betroffen sind. Er soll primär den grenzüberschreitenden Verkehr aufnehmen, der heute etwa 25 bis 30% des Verkehrsaufkommens auf der Osttangente ausmacht, und ihn unterirdisch an der Stadt vorbeiführen. Durch die Verlagerung eines Grossteils des Schwerverkehrs unter den Boden dürfte sich die Lärmbelastung der Anrainerquartiere reduzieren. Zudem würde eine Redundanz im Autobahnnetz geschaffen, so dass der Verkehr bei Unfällen oder Bauarbeiten weniger in das städtische Strassennetz ausweicht.

BVD und ASTRA versprechen zudem eine Verlagerung von Fahrten vom städtischen Strassennetz in Basel und Birsfelden auf die Osttangente, da die verkehrsentlastete Osttangente für viele Fahrten neu die schnellste Route darstellen würde. Gegenüber einem hypothetischen Verkehrsszenario «2040 ohne Rheintunnel» soll sich der Verkehr auf verschiedenen basel-städtischen Strassen um 10 bis 20 Prozent reduzieren, in Birsfelden sogar um 30 Prozent. Weniger Verkehr in den Quartierstrassen bedeutet weniger Lärm, weniger Gefahr und mehr Platz für anderes – für Begrünung, für ÖV, für aktive Mobilität.

Die freiwerdende Kapazität auf der Osttangente birgt aber die Gefahr, dass das Pendeln von und nach Basel sowie der Binnenverkehr mit dem Auto attraktiver werden und deshalb mehr Fahrten mit dem Auto unternommen werden. Die versprochene Entlastung der Quartiere vom Verkehr würde dadurch ad absurdum geführt. Eine Verkehrszunahme würde zudem den Verkehrs- und Klimazielen des Kantons sowie dem Umweltschutzgesetz widersprechen.

Damit der erwünschte Effekt der Verkehrsreduktion in den Quartieren tatsächlich eintritt, muss der Kanton deshalb flankierende Massnahmen ergreifen. Der Regierungsrat hat dies in mehreren Antworten zuhanden des Parlaments bereits dargelegt. Jedoch ist bisher unklar, wie die konkrete Ausgestaltung dieser Massnahmen aussehen wird. Durch die Zweitüberweisung der Motion Thomas Grossenbacher und Konsorten (19.5281) hat die Regierung bereits den Auftrag, sich beim Bund für den Rückbau der Osttangente einzusetzen. Die Entscheidungshoheit darüber liegt jedoch beim Bund.

Die Unterzeichnenden fordern deshalb den Regierungsrat dazu auf zu prüfen und zu berichten:

1. Welche flankierenden Massnahmen die Regierung im Fall der Umsetzung des Rheintunnels auf dem kantonalen und kommunalen Strassennetz ergreifen wird, um eine Reduktion des Strassenverkehrs und eine Verbesserung der Lebensqualität im Vergleich zur heutigen Situation in den von der Osttangente direkt betroffenen Quartieren Wettstein, Breite und Gellert zu erreichen:
  - a. In einem Szenario ohne Kapazitätsabbau auf der Osttangente
  - b. In einem Szenario mit Kapazitätsabbau auf der Osttangente
2. Wie sich die Verkehrsbelastung auf dem kantonalen und kommunalen Strassensystem im Kanton im Fall des Baus des Rheintunnels gegenüber heute verändern wird:
  - a. In einem Szenario ohne Kapazitätsabbau auf der Osttangente
  - b. In einem Szenario mit Kapazitätsabbau auf der Osttangente
3. Wie sie die Einhaltung der Vorgabe des Umweltschutzgesetzes § 13, nach dem die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf Kantonsgebiet ausserhalb von Hochleistungsstrassen nicht zunehmen darf, im Fall der Umsetzung des Rheintunnels langfristig sichern wird:
  - a. In einem Szenario ohne Kapazitätsabbau auf der Osttangente
  - b. In einem Szenario mit Kapazitätsabbau auf der Osttangente

Lukas Bollack, Tobias Christ, Brigitte Kühne, Bülent Pekerman, Johannes Sieber, Claudia Baumgartner, Sandra Bothe, Niggi Daniel Rechsteiner