



An den Grossen Rat

19.5281.04

BVD/P195281

Basel, 26. November 2025

Regierungsratsbeschluss vom 25. November 2025

Motion Thomas Grossenbacher betreffend «Untertunnelung und Finanzierung der gesamten Osttangente durch das Stadtgebiet – A2 Underground – the way to the future»; Zwischenbericht

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 23. Oktober 2024 die nachstehende Motion Thomas Grossenbacher und Konsorten dem Regierungsrat zur erneuten Berichterstattung überwiesen:

«Die Diskussion im Grossen Rat zur Motion betreffend Untertunnelung der gesamten Osttangente durch das Stadtgebiet zeigte, dass Einigkeit über den Fehlentscheid aus den 60er Jahren, die A2 durch Stadtgebiet zu führen, herrscht.

Die Osttangente zerschneidet unsere Stadt und hinterlässt nicht nur eine grosse städtebauliche Wunde. Sie besetzt zudem die knappe Oberfläche und führt bei unserer Bevölkerung zu grossen Belastungen durch Lärm-, Schadstoffemissionen sowie Luftverschmutzung.

Mit dem Rheintunnel legte das Bundesamt für Strassen im Jahr 2014 eine ihrer Ansicht nach stadtverträgliche Variante vor, um den Engpass auf der Osttangente Basel zu beseitigen. Die Idee einer Tunnellösung, ohne den oberirdischen Teil abzubauen und ebenfalls unter den Boden zu verlegen, ist für unsere Stadt jedoch fatal. Anstatt begangene Fehler zu korrigieren, werden diese noch weiter in Beton gegossen und können so nie mehr korrigiert werden. Historische unbestrittene Fehlplanungen, wie die oberirdische Führung der Osttangente mitten durch unsere Stadt, müssen jedoch, sobald sich eine Gelegenheit bietet, zwingend und mit aller Konsequenz für jetzige und zukünftige Generationen berichtigt werden.

Aus städteplanerischer Sicht und aus Sicht der knappen Bodenressourcen braucht es eine ganzheitliche Tunnellösung - gemeint ist eine unterirdische Führung der gesamten A2 unter dem Boden und den Abriss der bisher oberirdisch geführten Strasse. Gerade die dichte und künftig noch dichtere Besiedlung unserer Stadt erfordert diese zwingend nötige Massnahme zum Schutz unserer Bevölkerung. Die Verdichtung unserer Stadt verlangt zudem nach Rückbau und Umverteilung der Strassenfläche zu Gunsten der Bevölkerung und zu Gunsten platzsparenden Mobilitätsformen. Deshalb muss die A2 unter den Boden.

Im Grossen Rat bestritten war die Finanzierung dieses Projekts. Obwohl die "Strassenkasse" des Bundes prall gefüllt ist, entstand wegen der Finanzierungsfrage Widerstand gegen die Motion betreffend Untertunnelung der gesamten Osttangente durch das Stadtgebiet. Um dieser Sorge Rechnung zu tragen, verlangt diese Motion zusätzlich, dass die Regierung einen Finanzierungsmechanismus entwickelt, der die Finanzierung einer Gesamtuntertunnelung der A2 durch die zukünftig freiwerdenden Flächen zum einen und zum anderen durch den Bund (ASTRA) regelt. Die nach dem Abbau der oberirdisch geführten Osttangente freiwerdende Oberfläche soll zum Beispiel durch entsprechende Abgaben des dabei gewonnenen Baugrunds einen Teil der Untertunnelung finanzieren. Boden wird so nicht mehr verschwendet, sondern nutzbar gemacht. Die Handelskammer in Hamburg als Beispiel

fordert die Untertunnelung der Ost-West Strasse und behauptet, sie finanziere sich durch den dabei gewonnenen Baugrund im Wesentlichen selbst. Eine Teilfinanzierung wird also sicher möglich sein.

Diese Motion 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.

Thomas Grossenbacher, Raphael Fuhrer, Lea Steinle, Tonja Zürcher, Christian von Wartburg, Pascal Pfister, Stephan Luethi-Brüderlin, Tim Cuénod, Christian Griss, Beatrice Messerli, Sasha Mazzotti, Thomas Gander, Beda Baumgartner, Katja Christ»

Wir nehmen zu dieser Motion wie folgt Stellung:

1. Ausgangslage

Der Regierungsrat berichtet dem Grossen Rat hiermit im Sinne eines zweiten Zwischenberichts über die mit den Forderungen der Motion zusammenhängenden Beschlüsse und die weiteren Schritte. Gemäss seiner Stellungnahme vom 8. Januar 2020 (19.5281.02) hat der Regierungsrat festgehalten, dass die Motion keine konkrete Handlungs- und Umsetzungsanweisungen vorgibt. Sie formuliert ein politisches Ziel und fordert vom Regierungsrat, sich für den Rückbau der oberirdischen Osttangente einzusetzen. Zudem verlangen die Motionäre, ein Finanzierungsmodell vorzulegen, das eine Teilfinanzierung der Untertunnelung der Osttangente ermöglicht. Die Motion gibt ihm damit verbindlich vor, in eine bestimmte Richtung zu agieren, belässt ihm aber bezüglich Umsetzung einen Handlungsspielraum. Ohne diesen Handlungsspielraum wäre die rechtliche Zulässigkeit der Motion vor dem Hintergrund der bundesrechtlichen Vorgaben in Frage gestellt. Aufgrund dieser Ausgangslage hat der Regierungsrat in seiner Stellungnahme folgendes Vorgehen 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.
- Der Regierungsrat sieht vor, den Bund um eine Reduktion des Tempos auf der Osttangente von 80 auf 60 km/h zu ersuchen.

2. Stand des Projektes Rheintunnel

Das Projekt «Rheintunnel» wurde bis zur Stufe «Auflageprojekt» entwickelt. Vom 15. November bis zum 14. Dezember 2023 wurde es im ordentlichen Plangenehmigungsverfahren öffentlich aufgelegt.

In der Eidgenössischen Volksabstimmung vom 24. November 2024 wurde das Paket von sechs Nationalstrassenprojekten, darunter das Projekt «Rheintunnel», von der Stimmbevölkerung gesamthaft abgelehnt. Ein Rückbau oder eine Umwidmung von Fahrspuren der Osttangente ist nur dann möglich, wenn für den aktuell auf der Osttangente abgewickelten Verkehr Alternativen zur Verfügung stehen. Diese sind momentan weder in Form einer Umfahrung (z.B. Rheintunnel) noch durch ausreichende Umsteigemöglichkeiten auf öffentliche Verkehrsmittel gegeben.

Am 9. Oktober 2025 wurde der ETH-Bericht Verkehr '45 veröffentlicht. Demzufolge könnte der Bund das Projekt Rheintunnel möglicherweise wieder priorisieren beziehungsweise aktivieren. Wie sich der weitere politische Prozess in diesem Zusammenhang entwickeln wird, ist noch nicht bekannt. Das Eidgenössische Departement für Energie, Umwelt und Kommunikation (UVEK) hat den Auftrag, dem Bundesrat eine Vernehmlassungsvorlage bis Ende Juni 2026 vorzulegen.

Die von den Motionären beschriebene Situation: *«Die Osttangente zerschneidet unsere Stadt und hinterlässt nicht nur eine grosse städtebauliche Wunde. Sie besetzt zudem die knappe Oberfläche und führt bei unserer Bevölkerung zu grossen Belastungen durch Lärm, Schadstoffemissionen und*

Luftverschmutzung.» wird auch in anderen politischen Vorstössen thematisiert, zum Beispiel im «Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung für übergesetzliche Lärmschutzmassnahmen Osttangente (Überdeckung Breite West)» (19.0718.04). Der Regierungsrat wird sich deshalb weiterhin im Rahmen seiner Möglichkeiten für eine Reduktion der negativen Auswirkungen der Osttangente einsetzen.

3. Stand des Antrags auf Temporeduktion von 80 auf 60 km/h

Mit seinem Urteil vom 29. Januar 2025 hat das Bundesverwaltungsgericht die Beschwerde des Vereins «Verein Ausbau Osttangente – So nicht!» gutgeheissen und «die Sache ... an die Vorinstanz zurückgewiesen, um die Höchstgeschwindigkeit im gesamten Projektperimeter zwischen 22.00 und 7.00 Uhr auf 60 km/h herabzusetzen und die nötigen Anpassungen am Projekt vorzunehmen.»

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat diesen Entscheid umgehend umgesetzt. Damit hat die entschiedene Intervention des Regierungsrates beim Bund für eine Reduktion des Tempos auf der Osttangente von 80 auf 60 km/h – in Ergänzung der oben erwähnten Beschwerde – zu einem Teilerfolg geführt.

4. Antrag

Aufgrund der neuen Ausgangslage im Zusammenhang mit der ETH-Studie «Verkehr '45» und den damit verbundenen Bundesbeschlüssen beantragen wir eine Fristerstreckung um zwei Jahre zur Beantwortung der Motion Thomas Grossenbacher und Konsorten betreffend «Untertunnelung und Finanzierung der gesamten Osttangente durch das Stadtgebiet – A2 Underground – the way to the future».

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin