



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

13.5183.02

BVD/P135183
Basel, 29. Mai 2013

Regierungsratsbeschluss
vom 28. Mai 2013

Interpellation Nr. 29 Elisabeth Ackermann betreffend unterirdische Ringautobahn (Eingereicht vor der Grossratssitzung vom Mittwoch, 15. Mai 2013)

„Am 21. April 2013 erschien in der Schweiz am Sonntag ein Artikel, in dem Regierungsrat Hanspeter Wessels den Bau eines Autobahntunnels vom Zoo-Dorenbach bis zur Nordtangente vorschlägt. Mit dem Bau des Gundeldinger-Tunnels und dem Autobahntunnel Ost soll so eine Ringautobahn entstehen. Die Interpellantin war von dieser Information sehr überrascht, da auch im Zusammenhang mit dem Gundeldinger-Tunnel und der Osttangente noch nie darüber informiert worden ist.

Ich bitte den Regierungsrat dazu folgende Fragen zu beantworten:

1. Steht der Gesamtregierungsrat hinter dem Projekt des Baudirektors und hat es tatsächlich zu handen der Bundesbehörden als Basler Idealvariante verabschiedet?
2. In welcher Form hat der Regierungsrat die Bundesbehörden über seine Absichten zum Bau eines unterirdischen Autobahnringes im Stadtgebiet Basel informiert?
3. Wie hoch schätzt der Regierungsrat die Kosten für den unterirdischen Autobahnring ein, welche der Ausbau über die Kosten von 615 Millionen Franken für das sistierte Teilstück Gundeldinger-Tunnel hinaus verursacht? Und welchen Finanzierungsschlüssel zwischen Bund und Kanton Basel-Stadt nimmt er bei seiner Finanzplanung dieses Vorhabens an?
4. Welche zusätzlichen Anschlusskosten für Anpassungen im Stadtstrassennetz und den Zubringerachsen fallen im Budget des Kantons Basel-Stadt an, wenn der Verkehr von der ober- auf eine unterirdische Achse verlagert wird?
5. Wurden schon Gespräche über den Tunnel mit Baselland geführt, wie im Artikel zu lesen war?
6. Ist der von der grossen Parlamentsmehrheit befürwortete Ausbau des Öffentlichen Verkehrs (S-Bahn, Tram, Busnetz) gefährdet durch den Mittelbedarf des Autobahnringes, oder stehen Basel-Stadt in den nächsten 10 bis 20 Jahren nahezu unbegrenzte Investitionsmittel für die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung?
7. Wann gedenkt der Regierungsrat, seine überraschenden und neuen Autobahnpläne dem Grossen Rat und dem Souverän zur Beschlussfassung vorzulegen?

Elisabeth Ackermann“

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

Einleitung

Seit 2008 ist die Verantwortung für den Nationalstrassenbau vollständig an den Bund übergegangen. Dieser ist dafür verantwortlich, dass der Verkehr auf den Nationalstrassen flüssig abgewickelt werden kann.

Auf der Hauptverkehrsachse Nord-Süd nimmt der Auto- und Bahnverkehr stetig zu. Der Abschnitt im Raum Basel gehört heute zu den meist befahrensten Autobahnteilen in der Schweiz. Im heutigen Zustand wird in Spitzenzeiten die Kapazitätsgrenze regelmässig überschritten. Die bisher durchgeföhrten Untersuchungen zeigen, dass im Prognosezustand 2020 die Verkehrsmenge auf weiten Strecken über der Kapazitätsgrenze liegen wird. Aus diesem Grund plant das Bundesamt für Strassen (ASTRA) eine entsprechende Kapazitätsverweiterung.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt lehnt eine oberirdische Erweiterung der bestehenden Osttangente ab und setzt sich seit 2010 für eine unterirdische Lösung ein. In den letzten Jahren hat sich auch in der Bevölkerung, weit über die direkt Betroffenen hinaus, entschlossener Widerstand gegen eine oberirdische Erweiterung manifestiert. Eine Interessengemeinschaft und ein Verein gegen den geplanten oberirdischen Ausbau der Osttangente wurden gegründet. Auch die politischen Parteien monieren ohne Ausnahme, nur eine Variante in Tieflage sei stadtverträglich und akzeptabel. Im Weiteren wurde im Mai 2011 eine Petition mit über 10'000 Unterschriften beim Bund eingereicht, welche auch die Tunnellage der Osttangente fordert. Die Petition wurde von sämtlichen Basler Parteien unterstützt.

Der Regierungsrat weiss es sehr zu schätzen, dass das ASTRA infolge dieser schwierigen Ausgangslage eine Alternativplanung ausgelöst hat, um den Lösungsfächer nochmals im Hinblick auf stadtverträglichere und damit auch realisierbare Linienführungen zu öffnen. Die vom ASTRA durchgeföhrte städtebauliche Testplanung wurde durch die zuständigen Stellen im Kanton Basel-Stadt eng begleitet. Als Bestvariante hat sich der sog. Bypass Ost mit einem unterirdischen Tunnel unter dem Rhein vom Gebiet Hagnau bis zum Schwarzwaldtunnel herauskristallisiert. Dieser soll als 1. Etappe im Rahmen der Botschaft zur Engpassbeseitigung realisiert werden. In späteren Etappen soll diese Lösung zu einem Ringschluss im Westen ergänzt werden, was allerdings einen neuen Netzbeschluss auf Bundesebene erfordern würde.

1. Steht der Gesamtregierungsrat hinter dem Projekt des Baudirektors und hat es tatsächlich zuhanden der Bundesbehörden als Basler Idealvariante verabschiedet?

Der Regierungsrat begrüsst es sehr, dass das ASTRA eine Tunnelvariante für die Engpassbeseitigung der Osttangente prüft. Der Bypass Ost als 1. Etappe ist Gegenstand der aktuellen Vernehmlassung zur Engpassbeseitigung des Bundes. Der Regierungsrat wird im Rahmen der Vernehmlassung selbstverständlich eine unterirdische Lösung befürworten.

2. In welcher Form hat der Regierungsrat die Bundesbehörden über seine Absichten zum Bau eines unterirdischen Autobahnringes im Stadtgebiet Basel informiert?

Wie erwähnt liegt die Verantwortung für die Planung von Autobahnen seit 2008 beim Bund. Aus diesem Grund plant der Regierungsrat auch keine Autobahnprojekte.

3. Wie hoch schätzt der Regierungsrat die Kosten für den unterirdischen Autobahnring ein, welche der Ausbau über die Kosten von 615 Millionen Franken für das sistierte Teilstück Gundeldinger-Tunnel hinaus verursacht? Und welchen Finanzierungsschlüssel zwischen Bund und Kanton Basel-Stadt nimmt er bei seiner Finanzplanung dieses Vorhabens an?

Für den Kanton Basel Stadt entstehen keine Kosten für diesen Teil, da es sich hier um einen neuen Netzteil handelt, der gemäss Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgaben- teilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) vom Bund zu finanzieren ist.

4. Welche zusätzlichen Anschlusskosten für Anpassungen im Stadtstrassennetz und den Zubringerachsen fallen im Budget des Kantons Basel-Stadt an, wenn der Verkehr von der ober- auf eine unterirdische Achse verlagert wird?

Bei dem neuen Netzteil handelt es sich um ein Verbindungsstück, das keiner neuer An schlüsse Bedarf. Allfällige Anpassungen am Stadtstrassennetz finden voraussichtlich an den ersten Knoten bei den Aus- resp. Einfahrten der Nationalstrasse statt, wofür der Bund verantwortlich ist und auch die Kosten trägt. Die entsprechende rechtliche Grundlage bildet das Bundesgesetz über die Nationalstrassen.

5. Wurden schon Gespräche über den Tunnel mit Baselland geführt, wie im Artikel zu lesen war?

Die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt tauschen sich fortlaufend über ihre aktuellen Verkehrsplanungen aus. Basel-Stadt hat das ASTRA frühzeitig auf die laufende Planung betreffend ELBA in Baselland hingewiesen und dieses gebeten, Baselland in ihre Planung betreffend Kapazitätserweiterung nach Bedarf in geeigneter Form einzubeziehen.

6. Ist der von der grossen Parlamentsmehrheit befürwortete Ausbau des Öffentlichen Verkehrs (S-Bahn, Tram, Busnetz) gefährdet durch den Mittelbedarf des Autobahnringes, oder stehen Basel-Stadt in den nächsten 10 bis 20 Jahren nahezu unbegrenzte Investitionsmittel für die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung?

Wie unter Punkt 3. erwähnt, ist die Finanzierung dieses Nationalstrassenstücks im Hinblick auf die Engpassbeseitigung Sache des Bundes. Der Kanton Basel-Stadt muss hier direkt keine Dispositionen zur Mittelbeschaffung treffen.

7. Wann gedenkt der Regierungsrat, seine überraschenden und neuen Autobahnpläne dem Grossen Rat und dem Souverän zur Beschlussfassung vorzulegen?

Wie erwähnt, handelt es sich bei der Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz gemäss NFA um eine Aufgabe des Bundes. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt fa vorisiert eine Tunnellösung bei der Osttangente. Das ASTRA untersucht zurzeit die techni sche Machbarkeit und wird zum gegebenen Zeitpunkt informieren.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin