



An den Grossen Rat

14.5152.02

BVD/P145152

Basel, 7. Mai 2014

Regierungsratsbeschluss vom 6. Mai 2014

Interpellation Nr. 29 von Thomas Grossenbacher betreffend „Auswirkungen einer zweiten Gotthardröhre“

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 9. April 2014)

1. Teilt der Regierungsrat die Besorgnis, dass der Bau einer zweiten Gotthardröhre bei einer zu befürchteten Öffnung der zweiten Spur mehr Verkehr generieren wird, der Verlagerungspolitik schadet und somit auch für mehr Lastwagenverkehr auf dem baselstädtischen Autobahnabschnitt der A2 sorgen wird?
2. Wie schätzt der Regierungsrat die Auswirkung einer zweiten Gotthardröhre bei einer zu befürchtenden Öffnung der zweiten Spur auf die Luftverschmutzung in Basel-Stadt ein?
3. Wie schätzt der Regierungsrat die Auswirkungen einer zweiten Gotthardröhre bei einer zu befürchtenden Öffnung der zweiten Spur auf die Umsetzung der Städteinitiative in unserem Kanton ein?

Thomas Grossenbacher

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

Der Regierungsrat Basel-Stadt hat am 10. April 2013 dem Bundesamt für Strassen im Rahmen der Vernehmlassung zur Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet seine ablehnende Haltung zum Bau einer zweiten Röhre des Gotthard-Strassentunnels mitgeteilt. Er argumentierte vor allem mit Aspekten der Wirtschaftlichkeit: Die Mehrkosten in Höhe von 1,2 Mrd. Franken gegenüber einer Sanierung ohne zusätzliche Röhre könnten andernorts nutzbringender investiert werden. So besteht vor allem in den Agglomerationen dringender Handlungsbedarf, um bestehende und drohende Engpässe zu beseitigen. Falls eine zweite Röhre gebaut würde, fordert der Regierungsrat eine gesetzliche Beschränkung auf eine Fahrspur pro Richtung. Ebenfalls bekräftigte der Regierungsrat, dass er die Verlagerungspolitik als zentralen Pfeiler der schweizerischen Verkehrspolitik anerkennt; diese hat zur Folge, dass die Verkehrskapazität bei der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels nicht ausgeweitet werden darf.

1. *Teilt der Regierungsrat die Besorgnis, dass der Bau einer zweiten Gotthardröhre bei einer zu befürchteten Öffnung der zweiten Spur mehr Verkehr generieren wird, der Verlagerungspolitik schadet und somit auch für mehr Lastwagenverkehr auf dem baselstädtischen Autobahnabschnitt der A2 sorgen wird?*

Der Bund sieht in seiner Vorlage zur Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet zwar den Bau einer zweiten Tunnelröhre am Gotthard vor, jedoch an die Beschränkung gekoppelt, dass sowohl ein temporärer als auch ein dauernder Betrieb von mehr als einer Fahrspur pro Richtung verboten ist. Der Regierungsrat geht davon aus, dass die Verla-

gerungsstrategie der Schweiz weiterhin Bestand haben soll und auch zukünftig nur eine Fahrspur je Fahrtrichtung zur Verfügung steht. Bei einem Abweichen des Bundes von einer solchen Beschränkung dürfte massiver Widerstand zu erwarten sein. Unter dieser Voraussetzung wird die zweite Gotthardröhre nicht zu Verkehrsverlagerungen oder Mehrverkehr mit Auswirkungen auf den Verkehr in Basel-Stadt führen.

Sollten aber wider Erwarten beide Fahrspuren je Tunnelröhre für den Verkehr freigegeben werden, so wäre mit Mehrverkehr im Gotthardtunnel zu rechnen. Dieser Mehrverkehr dürfte in der Region Basel zwar insgesamt gering ausfallen aber feststellbar sein. Zwischen Basel und dem Gotthard bestehen noch weitere Engpässe im Strassennetz. Diese und vor allem die zum Zeitpunkt einer allfälligen Freigabe aller Tunnelfahrspuren bestehende Kapazität des Strassennetzes in der Region Basel wird bestimmen, wie viel wahrnehmbaren Mehrverkehr es in und um Basel geben wird. Der Regierungsrat geht aber davon aus, dass eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens am Gotthard die ohnehin knappen Kapazitätsreserven auf den Autobahnen im Raum Basel weiter reduzieren würde, Staus kämen noch häufiger und über eine längere Dauer vor als heute.

Eine Abschätzung des resultierenden Lastwagen-Mehrverkehrs ist sehr grob möglich. Der Transitschwerverkehr-Anteil an den Grenzübergängen Weil am Rhein und Saint-Louis beträgt heute zirka 35%, das sind um die 500'000 Lastwagen pro Jahr. Bei einer sehr groben Annahme, dass die Hälfte davon über den Gotthard fährt, würden heute knapp 1'000 „Gotthard“-Lastwagen pro Tag Basel durchqueren; gemessen an den über 80'000 Motorfahrzeuge, welche täglich über die Autobahnspuren der Schwarzwaldbrücke fahren, fallen diese Fahrzeuge kaum ins Gewicht. Eine zehnprozentige Zunahme des Verkehrs am Gotthard würde somit nur ca. hundert zusätzlichen Lastwagen pro Tag in Basel entsprechen.

2. *Wie schätzt der Regierungsrat die Auswirkung einer zweiten Gotthardröhre bei einer zu befürchtenden Öffnung der zweiten Spur auf die Luftverschmutzung in Basel-Stadt ein?*

Würde es entgegen der Vorgabe und wider Erwarten auf der Gotthardstrecke zu einer Kapazitätserweiterung kommen und so die Durchfahrt insbesondere für den Güterverkehr attraktiver werden, könnte dies also einen geringfügigen Mehrverkehr für die Region Basel mit entsprechenden Auswirkungen bezüglich Verkehrsemissionen und Schadstoffimmissionen in der Luft zur Folge haben. Um wie viel die Luftbelastung ansteigen würde, lässt sich zurzeit jedoch nicht seriös abschätzen. Für eine aussagekräftige Prognose der möglichen Zusatzbelastung wäre eine Modellierung notwendig, die neben der Motoren- auch die Gesamtverkehrsentwicklung sowie die Entwicklung der Luftschadstoffemissionen je Fahrzeug berücksichtigen müsste.

3. *Wie schätzt der Regierungsrat die Auswirkungen einer zweiten Gotthardröhre bei einer zu befürchtenden Öffnung der zweiten Spur auf die Umsetzung der Städteinitiative in unserem Kanton ein?*

Im Umweltschutzgesetz §13 werden die Hochleistungsstrassen beim Ziel, die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf dem Kantonsgebiet zu reduzieren, explizit ausgenommen. Eine Verkehrsleistungszunahme durch Aus- und Neubauten von Hochleistungsstrassen in Basel-Stadt muss im übrigen Strassennetz durch flankierende Massnahmen im gleichen Masse kompensiert werden. Somit hätte eine allfällige Öffnung der zweiten Röhre des Gotthard-Strassentunnels keine Auswirkungen auf die Umsetzung der von der Basler Bevölkerung angenommenen Städteinitiative, so lange sie nicht zu einer Verdrängung von Verkehren ins kantonale Strassennetz führt, was aufgrund der eher marginalen Menge (siehe Antwort zu Frage 1) nicht zu erwarten wäre.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin