

betreffend Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes in der Regio Basel

Das Hochleistungsstrassennetz (Nationalstrassen, kantonale Hochleistungsstrassen und Anschlüsse) der Region Basel ist überlastet. Die ganze Agglomeration wird regelmässig von gigantischen Staus komplett lahm gelegt, weil die Kapazität und Funktionalität des Hochleistungsstrassennetzes momentan nicht ausreichen. Anstehende Sanierungsarbeiten am Schänzlitunnel und auf der Osttangente akzentuieren diese äusserst unbefriedigende Situation. Durch im Stau stehende Fahrzeuge entstehen hohe volkswirtschaftliche Kosten und die Standortattraktivität leidet ebenfalls. Auch der berechtigte Ausbau des öffentlichen Verkehrs vermag diese Entwicklung nicht zu kompensieren weil die Planung und Projektierung des Hochleistungsstrassennetzes 10-15 Jahre im Verzug ist. Zudem ist die Zusammenarbeit zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt zu wenig koordiniert was auch nicht zielführend ist. Es fehlt an einer abgestimmten Strategie für das regionale Hochleistungsstrassennetz und der entsprechenden Organisationsform, die in der Lage ist, diese Mängel rasch und gezielt zu beheben.

In den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt sowie dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) sind Planungen für den Ausbau verschiedener Strassenabschnitte im Gange. Wie diese aber zu einem funktionalen Netz zusammengeführt werden und wie die An- bzw. die Zusammenschlüsse im einen oder anderen Kanton erfolgen, bleibt jedoch unklar, wie die folgende, nicht abschliessende Aufzählung zeigt:

- Rheintunnel als Entlastung der Osttangente: Erfreulicherweise besteht zwischen ASTRA und Kanton Basel-Stadt eine Vereinbarung über dessen Projektierung. Unklar bleibt aber, wie sich der Anschluss auf die A2 bei der Hagnau, dem komplexesten und am stärksten belasteten Knoten der Region gestaltet und wie auf dem Abschnitt Basel-Augst der A2 die notwendige Kapazität geschaffen wird, um den Verkehr vom Rheintunnel und der allfälligen stadtnahen Tangente aufzufangen.
- Mit der Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwil (ELBA) werden Entwicklungsvarianten mit und ohne stadtnahe Tangente dem Landrat vorgelegt, ohne dass die Anschlusspunkte zu Basel Stadt geklärt wären. Dies ist aus planerischer Sicht zumindest fragwürdig. Ein Positionsbezug des Kantons Basel-Stadt zu den Anschlusspunkten ist deshalb dringend notwendig.
- Im Kanton Basel-Stadt bleibt seit Jahren unklar, ob der Gundelitunnel als Bestandteil des Schweizerischen Netzbeschlusses von 1960 je einmal realisiert werden wird. Dies, obwohl dessen Realisierung die Funktionalität des Hochleistungsstrassennetzes in der Region stark positiv beeinflussen würde. Deswegen ist ein Positionsbezug des Kantons Basel-Stadt auch zu diesem Projekt dringend notwendig.
- Das Stimmvolk im Kanton Basel-Landschaft hat am 8. März 2015 mit der klaren Zustimmung zur Umfahrung Allschwil und der Ablehnung der VCS-Strasseninitiative seinen Unmut über den Zustand des Hochleistungsstrassennetzes zum Ausdruck gebracht. Nun muss dringend geklärt werden, wie die Kantone BS und BL den Zubringer Allschwil als ersten Schritt der Umfahrung Allschwil planen.

Es wird also deutlich, dass im Bereich des Strassenverkehrs, ganz im Gegensatz zum öffentlichen Verkehr, ein abgestimmtes "Strategisches Entwicklungsprogramm Hochleistungsstrassen" fehlt. Dieses würde sicherstellen, dass in Analogie zu den Programmen des Bundes, in sich schlüssige Pakete von Ausbauprojekten geschnürt und in regelmässigen Abständen (analog STEP Bund) dem Landrat und dem Grossrat zur Genehmigung und Finanzierung vorgelegt werden könnten. Ebenso wird deutlich, dass die Organisationsform, welche diesen Prozess mit der nötigen Effizienz führen könnte, nicht vorhanden ist. Der Verein AggloBasel unter Einbezug des ASTRA wäre dazu das richtige Gefäss, wenn er mit einem entsprechend klaren Auftrag und den nötigen Ressourcen ausgestattet würde.

Ich bitte deshalb in diesem Zusammenhang die Regierung folgenden Fragen zu beantworten:

1. Wie gedenken die beiden Kantone das Hochleistungsstrassennetz in den kommenden Jahren auszubauen?
2. Sind die beiden Kantone bereit, ein "Strategisches Entwicklungsprogramm Hochleistungsstrassen" zu erarbeiten?
3. Welche Organisationsform werden die Kantone zusammen mit dem ASTRA aufbauen, um den Ausbau rasch und effizient sicherzustellen?
4. Wie gestaltet sich der Anschluss des Rheintunnels auf die A2 beim Knoten Hagnau?
5. Wie wird auf dem Abschnitt Basel-Augst auf der A2 die notwendige Kapazität geschaffen, um den Verkehr vom Rheintunnel und der allfälligen stadtnahen Tangente aufzufangen?
6. Wie steht der Kanton Basel-Stadt zu den Anschlusspunkten, die sich bei der Realisierung der Stadtnahen Tangente ergeben? Wie sieht hier eine allfällige Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Landschaft bei der Planung dieser Anschlusspunkte aus?
7. Wie steht der Kanton Basel-Stadt zur Realisierung des Gundelitunnels? Dies insbesondere im Hinblick auf die bevorstehenden Entscheide zu ELBA im Landrat?
8. Wie sieht die gemeinsame Planung der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft bei der Realisierung des Zubringers Allschwil sowie der Umfahrung Allschwil als Ganzes aus?

Eine gleichlautende Interpellation wurde auch im Landrat eingereicht.

Heiner Vischer