



An den Grossen Rat

15.5484.04

BVD/P155484

Basel, 29. April 2020

Regierungsratsbeschluss vom 28. April 2020

## Anzug Otto Schmid und Konsorten betreffend Verzicht auf den Gundelitunnel

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 18. April 2018 vom Schreiben des Regierungsrates vom 28. Februar 2018 (17.5356.02) Kenntnis genommen und – entgegen dem Antrag des Regierungsrates – den Anzug Otto Schmid und Konsorten stehen lassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

«Anzug betreffend Verzicht auf den Gundelitunnel

In der Volksabstimmung vom 8. November 2015 hat sich der Kanton Basel-Landschaft klar gegen die Variante Ausbau der ELBA-Planung ausgesprochen. Damit ist die sogenannte "Stadtnahe Tangente" - bestehend aus dem Gundelitunnel auf baselstädtischen Boden, sowie dem Binnigertunnel, dem Allschwilertunnel und dem Zubringer Allschwil - vom Tisch.

Wie der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt in seiner Strategie Hochleistungsstrassen vom April 2015 ausführt, kann der Gundelitunnel seine positive Wirkung nicht als isoliertes Bauwerk sondern nur als Teilstück einer "Stadtnahen Tangente" im Sinne eines Ringsystems voll entfalten. Da "Stadtnahe Tangente" in Basel-Landschaft gescheitert ist, sind die Unterzeichneten der Auffassung, dass nun konsequenterweise auf den Gundelitunnel in Basel-Stadt verzichtet und damit über eine halbe Milliarde Franken Steuergelder in Basel und beim Bund gespart werden sollen.

Die Unterzeichneten bitten die Regierung zu prüfen und zu berichten, ob auf das Projekt Gundelitunnel endgültig verzichtet und beim Bund die Streichung aus dem Netzbeschluss Nationalstrassen beantragt werden kann.»

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

Der Grosse Rat hat am 14. April 2018 die Motion Dominique König-Lüdin und Konsorten betreffend Stop Gundelitunnel (17.5356) als erledigt abgeschrieben und den in der selben Stellungnahme des Regierungsrates vom 28. Februar 2018 behandelten Anzug Otto Schmid und Konsorten betreffend Verzicht auf den Gundelitunnel stehen lassen.

Wie in der Stellungnahme des Regierungsrates vom 28. Februar 2018 dargelegt, hat der Regierungsrat bereits in der Strategie „Hochleistungsstrassen“ aus dem Jahr 2015 festgehalten, dass er das ursprüngliche Projekt des Gundeldingertunnels, auch bekannt als „Autobahnanschluss Basel City (ABAC)“, nicht mehr weiterverfolgen will. Grund für die damalige und nach wie vor gültige Haltung des Regierungsrates ist, dass ein im Bereich des Dorenbachviadukts endender Autobahnzubringer zwar das Gundeldingerquartier und die heute übermässig stark belastete Nauenstrasse massgeblich entlasten kann, dies aber dafür zu einer Verschlechterung der Situation im Bereich Basel-West und Binningen führen würde, wo der Gundeldingertunnel enden sollte.

Gleichzeitig hat der Regierungsrat in seiner Strategie festgehalten, dass eine Hochleistungsstrasse unter dem Gundeldingerquartier nur sinnvoll ist, wenn diese als Teil eines Ringsystems weitergeführt und mit der Nordtangente verbunden werden kann. Auch an dieser strategischen Position hält der Regierungsrat weiterhin fest. Er verfolgt damit insbesondere das vom Bundesrat im April 2006 mit dem Programmteil zum Sachplan Verkehr behördenverbindlich in Kraft gesetzte Prinzip von strassenseitigen Ringschlüssen in Grossagglomerationen.

Im Juni 2019 haben National- und Ständerat die Botschaft zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP Nationalstrassen) verabschiedet. Mit der darin enthaltenen Langfristperspektive Nationalstrassen legte der Bundesrat erstmals seine Vorstellungen zur langfristigen Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes vor.

Er weist insbesondere auch darauf hin, dass die Betreiber der Nationalstrassen zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit vor immer grössere Herausforderungen gestellt werden. Verantwortlich dafür sind die oft fehlenden Ausweichrouten (Netzredundanz), die über weite Strecken nur noch beschränkt verfügbaren Kapazitätsreserven sowie die bestehenden Inhomogenitäten (ungleiche Anzahl Fahrspuren auf einem Streckenabschnitt) im Netz, wovon auch Basel mit der Osttangente besonders betroffen ist. Diese erschweren zunehmend die Bewältigung von Netzstörungen sowie die Durchführung von grösseren Instandsetzungsarbeiten (z.B. keine Standstreifen entlang der Nordtangente). In besonderem Masse gilt dies für die Instandsetzung von Tunnels und anderen kritischen Kunstbauwerken.

Der Regierungsrat unterstützt die Anliegen des Bundesrates, dass die Schweiz langfristig über qualitativ hochstehende, verfügbare, leistungsfähige, zuverlässige, auf die Bedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft in allen Landesteilen zugeschnittene sowie international konkurrenzfähige Nationalstrassen verfügt.

Vor dem dargelegten Hintergrund sollen die Planungen am Autobahnanschluss Basel-City (Gundeldingtunnel) gemeinsam mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) zur gegebenen Zeit aufgenommen werden. Indem die langfristige Option einer Ringlösung zwischen der A2/A3 im Gellertdreieck und der Nordtangente resp. der A35 zusammen geplant wird, kann eine zur Nordtangente redundante Verkehrsführung mit den erforderlichen Kapazitäten im Nationalstrassennetz geschaffen werden. Auch die Nordtangente könnte dann ohne gravierende Verkehrsbeeinträchtigungen unterhalten werden. Dem Regierungsrat ist bekannt, dass der Bund ein hohes Interesse an der längerfristigen Realisierung einer Ringlösung hat. Der Bund ist deshalb auch bereit, die Federführung bei der Projekterarbeitung des sogenannten Westrings zu übernehmen und diese zu finanzieren.

Vorab befasst sich aber das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), dem auch das ASTRA angehört, mit einer Thematik, die es zu lösen gilt, bevor mit den Planungsarbeiten an einer Ringlösung begonnen werden kann.

Es handelt sich dabei um die Schnittstellen bei der Abstimmung der nationalen, regionalen und lokalen Netze, die Bund, Kantone, Städte und Agglomerationen in guter Zusammenarbeit gemeinsam bewirtschaften müssen. Dabei gilt es auch, verkehrsträgerübergreifende und mit der Siedlungsentwicklung besser abgestimmte Lösungen zu entwickeln. Unter persönlicher Leitung von Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga haben dazu im Oktober 2019 erste Gespräche stattgefunden, die dieses Jahr vertieft werden sollen.

Bis zu dieser grundlegenden Thematik der Schnittstellen Lösungen gefunden sind, macht es aus der Sicht des Bundes noch keinen Sinn, das Projekt der Ringlösung zur Verbindung der Stammlinie im Bereich Gellertdreieck und der Nordtangente im Bereich des schweizerisch-französischen Autobahnzolls, den sogenannten Westring, in Angriff zu nehmen.

## Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Otto Schmid und Konsorten betreffend Verzicht auf den Gundelitunnel stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann  
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin