



An den Grossen Rat

22.1553.02

BVD/P225153

Basel, 13. April 2022

Regierungsratsbeschluss vom 12. April 2022

Interpellation Nr. 37 von Heidi Mück betreffend „Auswirkungen des Autobahnbauprojekts Rheintunnel“

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 15. März 2022):

“Ende 2020 hat der Bundesrat dem Generellen Projekt Rheintunnel Basel zugestimmt. Das Kernstück sind zwei neue, zweispurige, fast 4 Kilometer lange Tunnels (Rheintunnel Ost und West), die den Rhein in mehr als 18 Meter Tiefe (ab Flussgrund) unterqueren sollen. Ziel dieses Projekts ist der Ausbau der Kapazität der Autobahn zwischen Birsfelden und Kleinhüningen bzw. Dreirosenbrücke. Die Planung basiert auf der Annahme, dass der Autoverkehr unbegrenzt weiter wächst und dass mit ständigem Ausbau der Strasseninfrastruktur darauf reagiert werden muss. Die Kosten dieses vom Bund geplanten Projekts werden auf 2,36 Milliarden Franken geschätzt. Baubeginn ist frühestens 2029. Es wird mit einer Bauzeit von 10 Jahren gerechnet.

Offenbar war auf Ende Januar 2021 eine Medienkonferenz zu diesem Projekt angedacht. Diese wurde u.a. aufgrund von Corona-Massnahmen mehrfach verschoben und soll nun im Juni 2022 stattfinden. Gemäss den zurzeit vorliegenden Informationen muss Davon ausgegangen werden, dass die Dreirosenmatte während der Bauzeit stark verkleinert wird. Die Dreirosenmatte ist eine beliebte und stark genutzte Grünfläche in einem Quartier, in dem sehr viele Familien leben und das wenig Freiraum aufweist. Schon heute ist die intensive Nutzung der knappen Freifläche mit Konflikten verbunden. Eine Verkleinerung dieses Freiraums während mindestens 10 Jahren bedeutet für das betroffene Quartier eine massive Einbusse an Lebensqualität. Weitere Auswirkungen auf die direkte Anwohnerschaft der Baustelle, auf die sich in unmittelbarer Nähe befindenden Schulen und auf das gesamte Quartier sind noch nicht bekannt. Zahlreiche Quartierbewohner*innen erinnern sich jedoch noch lebhaft an die enormen Belastungen, die sie aufgrund der mehrjährigen Bauarbeiten der Nordtangente erleiden mussten und sind nicht bereit, ein erneutes mehrjähriges Strassenbauprojekt in ihrem Wohngebiet zu tolerieren.

In den letzten Jahren hat sich das Verhältnis zur Mobilität verändert. Die Basler Bevölkerung hat in mehreren Volksabstimmungen gezeigt, dass sie eine Verkehrsplanung wünscht, die den Autoverkehr reduziert und klimafreundliche und platzsparende Mobilitätsformen fördert. Die Klimakrise hat die kritische Haltung zum ungebremsten Wachstum des Autoverkehrs weiter verstärkt. Mit der Ausrufung des Klimanotstands hat Basel-Stadt ein starkes Zeichen gesetzt, welches auch in der Verkehrspolitik spürbar sein soll. Nicht zuletzt könnten auch die jüngsten geopolitischen Entwicklungen darauf hinweisen, dass sich unsere Mobilität und unser Konsumverhalten in den nächsten Jahren verändern muss und wird, sodass sowohl gewerbliche Transporte als auch der MIV auf den Strassen reduziert werden. All diese Entwicklungen führen dazu, dass ein gigantisches Strassenbauprojekt wie der Rheintunnel Basel durchaus in Frage gestellt werden kann, da es schlicht nicht mehr zeitgemäss ist und den Bedürfnissen und Ansprüchen an die Weiterentwicklung der Mobilität nicht entspricht.

Vor diesem Hintergrund erlaube ich mir, dem Regierungsrat folgende Fragen zu stellen.

1. Ist der Regierungsrat nicht auch der Ansicht, dass angesichts der oben beschriebenen Überlegungen und Entwicklungen bezüglich Mobilität und Konsumverhalten der Sinn und Zweck des

- Projekts Rheintunnel nochmals grundsätzlich neu beurteilt werden sollte?
2. Ist der Regierungsrat bereit, mit dem ASTRA diesbezüglich neue Verhandlungen aufzunehmen und auf einen Abbruch oder eine Redimensionierung dieses Projekts hinzuwirken?
 3. Falls die Planung am Rheintunnel nicht gestoppt wird: Mit welchen Massnahmen plant der Regierungsrat, den Kapazitätsausbau auf dem Autobahnnetz durch eine Reduktion des Autoverkehrs auf dem übrigen Strassennetz in gleichem Mass zu kompensieren?
 4. Welche Teile der Dreirosenmatte werden voraussichtlich von der geplanten Baustelle betroffen sein? Welche Teile werden unbenutzbar, teilweise nutzbar, weniger gut nutzbar sein?
 5. Wie wird garantiert, dass die Besucher*innen der Dreirosenmatte die noch nutzbare restliche Fläche uneingeschränkt und sicher benützen können?
 6. Wie kann verhindert werden, dass der wertvolle Freiraum auf der Dreirosenmatte für 10 Jahre verkleinert wird?
 7. Welche Ersatzflächen stehen zur Verfügung?
 8. Wie werden die umliegenden Wohnungen und Schulen von den Emissionen (Lärm, Baustellenverkehr, Erschütterungen etc.) der Baustelle geschützt?
 9. Welche Auswirkungen hat die Baustelle auf die beabsichtigte Bebauung des ehemaligen Chemieareals «klybeckplus»?
 10. Wann und in welcher Form werden die Anwohnenden und die Nutzer*innen der Dreirosenanlage informiert?

Heidi Mück

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

1. *Ist der Regierungsrat nicht auch der Ansicht, dass angesichts der oben beschriebenen Überlegungen und Entwicklungen bezüglich Mobilität und Konsumverhalten der Sinn und Zweck des Projekts Rheintunnel nochmals grundsätzlich neu beurteilt werden sollte?*

Gemäss den aktuellen Verkehrsprognosen des Bundes ist davon auszugehen, dass die Verkehrsmenge auf der Osttangente über den Planungshorizont in der Tendenz eher noch zunehmen wird. Aufgrund dieser Ausgangslage teilt der Regierungsrat die Ansicht der Interpellantin nicht. Der Rheintunnel führt zudem zu einer erheblichen Verkehrsentlastung der oberirdisch geführten Osttangente und damit zu einer spürbaren Entlastung der angrenzenden Wohnquartiere von Lärm und Staub. Die Sinnhaftigkeit ist aus Sicht des Regierungsrats daher weiterhin eindeutig gegeben.

2. *Ist der Regierungsrat bereit, mit dem ASTRA diesbezüglich neue Verhandlungen aufzunehmen und auf einen Abbruch oder eine Redimensionierung dieses Projekts hinzuwirken?*

Um die beabsichtigte und von den angrenzenden Quartieren gewünschte Entlastungswirkung der Osttangente zu erreichen, braucht es die vom Bundesrat im Rahmen des Generellen Projektes zum Rheintunnel beschlossene Dimension der Anlage. Einen Abbruch oder eine Redimensionierung strebt der Regierungsrat daher nicht an.

3. *Falls die Planung am Rheintunnel nicht gestoppt wird: Mit welchen Massnahmen plant der Regierungsrat, den Kapazitätsausbau auf dem Autobahnnetz durch eine Reduktion des Autoverkehrs auf dem übrigen Strassennetz in gleichem Mass zu kompensieren?*

Der Regierungsrat erwartet vom Rheintunnel, dass dieser die heutigen Kapazitätsengpässe auf der Osttangente behebt. Damit kann motorisierter Individualverkehr (MIV), der derzeit von der überlasteten Autobahn auf das übrige Strassennetz verdrängt wird, wieder auf das Hochleistungsstrassennetz zurückverlagert werden. Diese Kanalisierung sowie Verlagerung in den Untergrund entlastet die Wohnbevölkerung und schafft im städtischen Strassenraum Platz für andere Nutzungen und für klimaschonende Mobilitätsformen. Ob die Entlastung ausreicht, damit die gesetzlichen Vor-

gaben (§ 13 Ziff. 4 USG) eingehalten werden können, wird in späteren Planungsschritten untersucht. Andernfalls sind flankierende Massnahmen umzusetzen. Der Regierungsrat setzt sich zudem gemäss Stellungnahme zur Motion Thomas Grossenbacher und Konsorten betreffend «Untertunnelung und Finanzierung der gesamten Osttangente durch das Stadtgebiet - A2 Underground - the way to the future» dafür ein, dass nach Inbetriebnahme des Rheintunnels das Tempo auf 60km/h reduziert wird und Teile der Osttangente rückgebaut werden.

4. *Welche Teile der Dreirosenmatte werden voraussichtlich von der geplanten Baustelle betroffen sein? Welche Teile werden unbenutzbar, teilweise nutzbar, weniger gut nutzbar sein?*

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) sieht gemäss aktueller Planung vor, in rund acht Jahren (2029/2030) mit dem Bau des Rheintunnels zu beginnen. Auf diesen Zeitpunkt werden Teile der Dreirosenanlage als Bau- und Installationsplatz benötigt. In den verschiedenen Bauphasen wird die Verfügbarkeit der Dreirosenanlage dabei jeweils unterschiedlich gross sein. Zum aktuellen Zeitpunkt ist die Planung noch zu wenig weit fortgeschritten, um genauere Aussagen zu machen.

Anstelle der Dreirosenanlage sollen der Bevölkerung andere in der näheren Umgebung liegende Flächen zur Verfügung stehen. Die Suche nach passenden Standorten hat bereits begonnen, der Kanton ist mit Vertretenden von verschiedenen Departementen eng daran beteiligt.

5. *Wie wird garantiert, dass die Besucher*innen der Dreirosenmatte die noch nutzbare restliche Fläche uneingeschränkt und sicher benützen können?*

Die konkreten Schutzmassnahmen sind Gegenstand des Detailprojektes, das ab ca. 2024 erarbeitet werden soll. Der Kanton wird dazu eine entsprechende Auflage zur Bewilligung formulieren.

6. *Wie kann verhindert werden, dass der wertvolle Freiraum auf der Dreirosenmatte für 10 Jahre verkleinert wird?*

Vertreterinnen und Vertreter des Kantons stehen in sehr engem Austausch mit dem projektverantwortlichen ASTRA. Das ASTRA zeigt grosses Verständnis für das Anliegen des Kantons, die Dreirosenanlage so wenig wie möglich zu reduzieren und – falls dies nicht möglich ist – Alternativen zu erarbeiten und auch zu finanzieren. Klar ist schon heute, dass die Dreirosenanlage in möglicherweise moderat veränderter Ausgestaltung, aber in gleichbleibender Qualität nach dem Bau wieder vollständig zur Verfügung stehen wird. Zusätzlich ergibt sich damit auch die grosse Chance für den Kanton, dass nach dem Bau des Rheintunnels nebst der Dreirosenanlage weitere Grünbereiche, die während dem Bau als Alternativen zur Verfügung standen, bestehen bleiben und damit das Angebot verbessert wird.

7. *Welche Ersatzflächen stehen zur Verfügung?*

Die in Frage kommenden Ersatzflächen stehen derzeit noch in Abklärung.

8. *Wie werden die umliegenden Wohnungen und Schulen von den Emissionen (Lärm, Baustellenverkehr, Erschütterungen etc.) der Baustelle geschützt?*

Es werden die bei Baustellen üblichen Massnahmen getroffen, die im Rahmen des Detailprojektes ab 2024 festgelegt werden.

9. Welche Auswirkungen hat die Baustelle auf die beabsichtigte Bebauung des ehemaligen Chemieareals «klybeckplus»?

Im Rahmen der Projektplanung wird auch die Stadtraumentwicklung in den angrenzenden Wohnquartieren Matthäus und Klybeck betrachtet, speziell die Arealentwicklung klybeckplus, die Entwicklungen an der Rheinuferpromenade bis zum Klybeck- und Westquai sowie die Planungen zur S-Bahn in diesem Gebiet. Die Frage, inwieweit die Baustelle Auswirkungen auf die Arealentwicklung klybeckplus hat, befindet sich im Moment in Abklärung. Der Regierungsrat ist zuversichtlich, dass bis Baubeginn gute Lösungen gefunden sind.

10. Wann und in welcher Form werden die Anwohnenden und die Nutzer*innen der Dreirosenanlage informiert?

Aufgrund der Pandemiesituation wurde das am 17. Februar 2022 vorgesehene Infoforum auf den 16. Juni 2022 verschoben. Dort werden Politik, Verbände, Quartiervereine und Medien über den aktuellen Stand des Projekts Rheintunnel ins Bild gesetzt. Auch die Ersatzflächen für die Dreirosenanlage werden dann ein Thema sein. Fürs erste Quartal 2023 ist die öffentliche Projektauflage vorgesehen. Auch hierzu wird die vom Projekt betroffene Bevölkerung vorgängig informiert.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin