



An den Grossen Rat

23.5118.02

BVD/P235118

Basel, 14. Juni 2023

Regierungsratsbeschluss vom 13. Juni 2023

Schriftliche Anfrage Lisa Mathys betreffend «Rückbaupflicht Osttangente nach Inbetriebnahme des Rheintunnels»

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Lisa Mathys dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

„Die Realisierung des Rheintunnels kann eine grosse Entlastung für die Wohnquartiere entlang der Osttangente bedeuten. Deshalb wurde das Projekt von Basel-Stadt auch begrüßt und als Erfolg gefeiert - hatte doch der Bund ursprünglich einen oberirdischen Spurausbau bei der Osttangente geplant.

Aus diversen Gründen (klimapolitische Überlegungen, baustellenbedingte Freiraumeinschränkungen, verkehrspolitische Beurteilung) erwächst dem Projekt aktuell jedoch Widerstand.

Der Grosse Rat hat im Juni 2020 der Regierung eine Motion¹ zur Erfüllung überwiesen, die den Rückbau der Osttangente nach der Realisierung des Rheintunnels fordert.

Aufgrund der aktuellen Situation ist es - um das Projekt nicht zu gefährden - zwingend nötig, sicherzustellen, dass die Verkehrsentlastung auf der heutigen oberirdischen Autobahn und die Stadtreparatur unverzüglich nach Inbetriebnahme des Rheintunnels auch wirklich erfolgen.

Der Kanton ist gemäss USG, 13.4² klar dazu verpflichtet, im Falle eines Ausbaus von Hochleistungsstrassen im Kantonsgebiet für entsprechende Entlastung zu sorgen. Das ist in diesem Fall nur möglich, wenn die Osttangente entsprechend als Autobahn nicht weiter zur Verfügung steht und die heutige Anzahl Autospuren zumindest klar reduziert wird.

Ich bitte die Regierung, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie weit ist die Umsetzung der Motion 19.52811 fortgeschritten? Wie will die Regierung die Motion erfüllen? Mit physischem Rückbau oder mit Umnutzung der heutigen Autospuren? (Oder wie sonst?)
2. Kann der Regierungsrat den Bund dazu anhalten, den Rückbau der heutigen Autobahn im Projekt "Rheintunnel" auch seinerseits in die Planung zu implementieren³ und dies auch zu kommunizieren?
3. Wird die Regierung bei der Planauflage zum Ausführungsprojekt ablehnend Stellung nehmen, wenn Entlastungs-/Umnutzungs-/Rückbaupläne zur heutigen Osttangente weiterhin fehlen?
 - a. Falls nein: Wie will der Regierungsrat anders sicherstellen, dass der Rheintunnel zur versprochenen Entlastung der anliegenden Wohnquartiere führt?
 - b. Falls ja: Welche Mittel kann und wird die Regierung im Weiteren ausschöpfen, um die Einhaltung des kantonalen Gesetzes gewährleisten zu können?
 - c. Wird die Regierung darauf hinwirken, dass die Osttangente auf BS-Boden (insbesondere die Schwarzwaldbrücke) nach dem Bau des Rheintunnels in kantonales Eigentum umgewidmet wird, so dass fortan der Kanton über die Nutzung des Bauwerks bestimmen kann?

¹ <https://grosserrat.bs.ch/ratsbetrieb/geschaefte/200109730>

² https://www.gesetzessammlung.bs.ch/app/de/texts_of_law/780.100

³ https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1960/525_569_555/de, Art. 26 Abs. 3

Lisa Mathys“

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

Ausgangslage aus der Sicht des Regierungsrates

Sowohl die Verkehrsanalysen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) als auch die verwaltungsinterne Zustandsbeurteilung kommen zum Ergebnis, dass sich aktuell auf der Stadtstrassenebene drei Arten von Fahrten abwickeln:

1. Diejenigen, die Ziel oder Start in BS haben und deren kürzester Weg tatsächlich durch die Stadt führt.
2. Diejenigen, die Ziel und/oder Start in BS haben, bei denen es aber besser wäre, dass sie über die Osttangente fahren und nicht quer durch die Stadt.
3. Diejenigen, die nicht auf das Stadtstrassennetz angewiesen sind, sprich Durchgangsverkehr.

Der Regierungsrat will die Quartiere von den beiden letzteren entlasten. Mit der Verkehrsverlagerung in den Rheintunnel erhält die Osttangente hinreichende Kapazität, um den heute auf das Stadtstrassennetz verdrängten Verkehr wieder aufzunehmen.

§ 13 Abs. 4 USG BS SG 780.100 definiert folgenden Grundsatz: «*Wird die Kapazität des Hochleistungsstrassennetzes auf Kantonsgelände erhöht, ergreift der Kanton Massnahmen, um das übrige Strassennetz im Gegenzug in gleicher Masse dauerhaft von Verkehr zu entlasten*». Dieser Grundsatz stimmt mit der Haltung des Regierungsrates in Bezug auf das Projekt Rheintunnel überein. Um das städtische Strassennetz mittels Umlagerung dauerhaft vom Verkehr zu entlasten, braucht es auf der Osttangente ausreichende Kapazitäten.

Dies betrifft besonders jenen Verkehr (Quell- und Zielverkehr), der im Normalfall die Osttangente nutzen würde, heute jedoch infolge der häufigen Überlastung die Autobahn verlässt, um sein Ziel (schneller) über das Stadtstrassennetz zu erreichen (Fall 2 oben). Dieser unerwünschte Effekt wird durch den Umstand begünstigt, dass dies ein grosser Teil des Verkehrs ausmacht: Stand 2022 haben rund 75% der Fahrten auf der Osttangente entweder ihr Ziel oder ihren Start in der Agglomeration Basel.

Durch die Umlagerung profitiert die Stadt von der Reduktion der Lärmbelastung – vor allem durch die Verlagerung des Schwerverkehrs in den Untergrund –, der besseren Luftqualität und einer höheren Verkehrssicherheit sowohl auf der Osttangente als auch auf dem Stadtstrassennetz. Mit geeigneten flankierenden Massnahmen auf dem Stadtstrassennetz will der Regierungsrat eine möglichst umfangreiche Verkehrsumlagerung erreichen, die langfristig Bestand hat.

Die so freiwerdenden Verkehrsflächen können dann dem Langsamverkehr, als Frei- und Grünflächen und der Verkehrsberuhigung und -sicherheit dienen. Diese flankierenden Massnahmen werden rechtzeitig geplant und so umgesetzt, dass sie mit Inbetriebnahme des Rheintunnels wirksam werden.

Der Regierungsrat ist überzeugt, dass die gewünschte weitere Entlastung des Stadtstrassennetzes nur stattfinden kann, wenn die Osttangente weiterhin über eine angemessene Kapazität verfügt und den umgelagerten Verkehr aufnehmen kann. Entsprechend verfolgt der Regierungsrat in diesem Zusammenhang folgende Strategie:

- Grösstmögliche Verlagerung der Verkehrsströme – insbesondere des Schwerverkehrs – in den Untergrund, in den neuen Rheintunnel, um den Lärm für die betroffenen Anwohnenden zu reduzieren;
- Die Kapazitäten der Osttangente so zu justieren, dass diese den bisher von der Nationalstrasse auf das Stadtstrassennetz verdrängten Verkehr aufnehmen kann und so die Quartiere entlastet.
- Das Stadtstrassennetz mit flankierenden Massnahmen so zu gestalten, dass dieses als Ausweichroute unattraktiv ist.

Angesichts der Dimensionen des Vorhabens und des grossen positiven Potenzials für den ganzen Kanton, erstreckt sich die Nutzenbetrachtung auf das ganze Stadtgebiet. Aus Sicht des Regierungsrats verfügt der Rheintunnel über ein weit grösseres Potenzial als allein die Entlastung der Wohnquartiere entlang der Osttangente. Dieses gilt es im Interesse der gesamten Kantonsbevölkerung bestmöglich zu nutzen.

Zu den einzelnen Fragen

1. Wie weit ist die Umsetzung der Motion 19.5281 fortgeschritten?

Im Rahmen der Beantwortung der Motion Thomas Grossenbacher und Konsorten betreffend «Untertunnelung und Finanzierung der gesamten Osttangente durch das Stadtgebiet – A2 Under-ground – the way to the future» an den Grossen Rat hat der Regierungsrat dargelegt, wie weit und auf welche Weise die Osttangente nach dem Bau des Rheintunnels zurückgebaut werden könnte. Er hat dem Grossen Rat beantragt, die Motion zu überweisen. Zwischenzeitlich ist der Regierungsrat dem Auftrag gemäss Motion nachgekommen und hat beim Bund (ASTRA) bewirkt, dass die Überprüfung des Potenzials und der damit verbundenen Auswirkungen eines partiellen Rückbaus der Osttangente nach der Inbetriebnahme des Rheintunnels an die Hand genommen wurde. Die Resultate der Überprüfung sind für diesen Herbst in Aussicht gestellt.

Wie will die Regierung die Motion erfüllen? Mit physischem Rückbau oder mit Umnutzung der heutigen Autospuren? (Oder wie sonst?)

Wie dargelegt, muss die Osttangente eine bestimmte Kapazität aufweisen, damit sie die Quartiere vom Verkehr entlasten kann. Der Regierungsrat konnte das Bundesamt für Strassen (ASTRA) dazu bewegen, eine Studie in Auftrag zu geben, die sowohl die Auswirkungen eines allfälligen Rückbaus als auch die Reduktion der Fahrgeschwindigkeit von 80 km/h auf 60 km/h auf das Gesamtsystem aufzeigt.

Der Regierungsrat setzt sich für einen physischen Rückbau etwa in Form des Rückbaus von Rampen oder eines Teirlückbaus im Hinblick auf eine Umnutzung ein. Auch ist die Einführung von ganztags Tempo 60 anzustreben. Allerdings kann erst auf Basis der Resultate aus der Studie abschliessend beurteilt werden, welche Massnahmen letztlich zum grösstmöglichen positiven Effekt für die gesamte Stadtbevölkerung führen, d.h. sowohl für die Bevölkerung entlang der Osttangente als auch für die Bevölkerung der übrigen Stadtquartiere.

2. Kann der Regierungsrat den Bund dazu anhalten, den Rückbau der heutigen Autobahn im Projekt “Rheintunnel” auch seinerseits in die Planung zu implementieren und dies auch zu kommunizieren?

Das gesamte Bauvorhaben ist dem Bundesrecht unterstellt. Dieses sieht keine zwingenden Verfahrensmittel vor, die es einem Kanton ermöglichen, etwas an einem vom Bundesrat und dem ASTRA beschlossenen Projekt zu verändern.

Auf Anfrage teilt das ASTRA mit, dass es faktisch nicht möglich ist, einen allfälligen (Teil-)Rückbau der Osttangente als flankierende Massnahme in das Projekt Rheintunnel aufzunehmen.

Sowohl im Rahmen der Beratungen zum vom Bundesrat vorgeschlagenen Ausbauschritt 2023 aus dem STEP Nationalstrassen als auch im bevorstehenden Plangenehmigungsverfahren zum Rheintunnel wird der Kanton aber zum Ausführungsprojekt Stellung nehmen können (respektive hat bereits Stellung genommen). Dabei wird er nochmals darauf hinweisen, dass das Rückbaupotenzial und dessen Auswirkungen abzuklären sind.

Ansonsten ist der Regierungsrat bestrebt, die Interessen des Kantons in einer inhaltlichen Zusammenarbeit mit dem ASTRA weiterhin bestmöglich zu wahren mit dem Ziel, die beste Lösung für die gesamte Stadtbevölkerung zu erreichen.

3. *Wird die Regierung bei der Planauflage zum Ausführungsprojekt ablehnend Stellung nehmen, wenn Entlastungs-/Umnutzungs-/Rückbaupläne zur heutigen Osttangente weiterhin fehlen?*

Nein. Zum einen betrifft die Planauflage Rheintunnel nicht die bestehende Osttangente. Zum anderen hängen alle Entlastungs-/Umnutzungs- und/oder Rückbaupläne zur heutigen Osttangente davon ab, dass diese durch den Rheintunnel vom Verkehr entlastet wird. Eine Einsprache gegen die bevorstehende Planauflage zum Rheintunnel wäre daher widersprüchlich.

- a. *Falls nein: Wie will der Regierungsrat anders sicherstellen, dass der Rheintunnel zur versprochenen Entlastung der anliegenden Wohnquartiere führt?*
- b. *Falls ja: Welche Mittel kann und wird die Regierung im Weiteren ausschöpfen, um die Einhaltung des kantonalen Gesetzes gewährleisten zu können?*

Die Entlastung der Wohnquartiere entsteht durch die Verlagerung des Verkehrs von der Stadtstrassenebene auf die Osttangente; diese setzt zunächst eine Verlagerung von der Osttangente in den Untergrund, in den Rheintunnel, voraus. So wird die Osttangente nach der Inbetriebnahme des Rheintunnels insbesondere vom Schwerverkehr entlastet und generell deutlich weniger Verkehr zu bewältigen haben, was dazu führt, dass ein Teil des Stadtstrassenverkehrs auf der Osttangente gebündelt werden kann. Da der Schwerverkehr einen grossen Anteil des Lärms verursacht, trägt die Verlagerung in den Untergrund wesentlich zum Ziel bei, die Lärmbelastung der Anwohnenden zu reduzieren.

Damit die Verkehrsentlastung der Stadtstrassen langfristig Bestand hat, wird der Kanton entsprechende flankierende Massnahmen planen und umsetzen. Die dafür notwendigen gesetzlichen Mittel stehen dem Regierungsrat bereits heute zur Verfügung. Die nötigen finanziellen Mittel werden – bei entsprechender Höhe des Betrags – beim Grossen Rat beantragt.

- c. *Wird die Regierung darauf hinwirken, dass die Osttangente auf BS-Boden (insbesondere die Schwarzwaldbrücke) nach dem Bau des Rheintunnels in kantonales Eigentum umgewidmet wird, so dass fortan der Kanton über die Nutzung des Bauwerks bestimmen kann?*

Die Nationalstrassen sind im Rahmen der Neugestaltung des Finanzausgleichs im Jahre 2008 via Universalsukzession aus dem kantonalen Eigentum in das Eigentum des Bundes übertragen worden. Ein Rückkommen auf den diesbezüglichen Volksentscheid vom 28. November 2004 erscheint dem Regierungsrat nicht aussichtsreich.

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Ausserdem ist die Osttangente als «Nördliches Tor der Schweiz» wie sonst nur wenige Abschnitte des Nationalstrassennetzes auch für fast alle anderen Kantone von grosser Bedeutung. Eine Entlassung der Osttangente aus der Zuständigkeit der Eidgenossenschaft durch das Bundesparlament erscheint daher wenig realistisch.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin