

Während auf Bundesebene Ausbauschritte des Nationalstrassennetzes diskutiert werden, hatte man in Basel-Stadt hinsichtlich des Projekts "Rheintunnel" von einem Verlagerungsprojekt gesprochen. Der Grosse Rat hatte in Form einer Motion der Regierung den klaren Auftrag erteilt, dass der heute bestehende Autobahnabschnitt "Otttangente" nach dem Bau des Rheintunnels (teilweise) rückgebaut respektive umgenutzt werden soll (Motion 19.5281). Die Regierung müsse sich "behördenverbindlich und nachweisbar dafür einsetzen".

In der Beantwortung der schriftlichen Anfrage 23.5118 und aufgrund von Äusserungen von Seite ASTRA in Medienberichten bleibt offen, ob sich der Regierungsrat Basel-Stadt tatsächlich für den Rückbau resp. die Umnutzung der heute als Autobahn genutzten Strassenfläche eingesetzt hat und einsetzen wird. Er macht geltend, dass die Otttangente künftig Verkehr "aus den Quartieren wieder aufnehmen" soll. Dass tatsächlich Verkehr von der Otttangente in die Quartiere verdrängt wird, belegt die Regierung nicht. Die Beantwortung des Vorstosses blendet zudem aus, dass auch Teile des Ziel- und Quellverkehrs auf der heutigen Otttangente durchaus den Rheintunnel nutzen können. Der Tunnel ist mit einer sinnvollen Planung nicht allein für den Transitverkehr geeignet, sondern auch für Fahrten von oder nach Basel nutzbar.

Die Interpellantin bittet die Regierung um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie definiert der Regierungsrat seine Strategie zur Erfüllung der überwiesenen Motion 19.5281 zum Rückbau resp. der Umnutzung der heutigen Otttangente? Welche Interessen werden dabei wie stark gewichtet?
2. Die Regierung hat sich bisher auf den Standpunkt gestellt, dass die Verkehrspolitik von Basel-Stadt Erfolge zeigt, indem der Veloverkehr und der ÖV (gemäss gesetzlichem Auftrag) gefördert werden. Im Jahr 2019 war ein Rückgang des MIV auf dem kantonalen Strassennetz um 6% ausgewiesen worden - dies trotz des Bevölkerungswachstums. Welchen Trend zeigen die neusten Auswertungen?
3. Wie lässt sich belegen, dass es eine Verkehrsverdrängung von der Otttangente in die Quartiere gegeben hat? Wie entlastet der Kanton die Quartiere vom Verkehr?
4. Sieht es die Regierung aufgrund der gesetzlichen Vorgaben im Kanton (Förderung des umweltfreundlichen Verkehrs und Netto-Null bis 2037) sowie des Bundes (Netto-Null bis 2050) als richtiges Ziel an, den MIV weiter zu reduzieren und die anfallenden Verkehrsmengen durch umweltfreundlichere Mobilitätsformen zu ersetzen?
5. Bestreitet der Regierungsrat, dass ein Strassenkapazitätsausbau zu mehr Verkehr führt?
6. Ist es aufgrund dieser Feststellungen konsequent, nach einem Nationalstrassenausbau, der die Chancen für eine Verlagerung bietet, bestehende Strassenflächen weiterhin für den MIV zur Verfügung zu stellen?

Lisa Mathys