



An den Grossen Rat

23.5426.02

BVD/P235426

Basel, 27. September 2023

Regierungsratsbeschluss vom 26. September 2023

Interpellation Nr. 112 Lisa Mathys betreffend «Einschätzungen zur Verkehrsentwicklung im Osten der Stadt»

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 13. September 2023)

«Während auf Bundesebene Ausbauschritte des Nationalstrassennetzes diskutiert werden, hatte man in Basel-Stadt hinsichtlich des Projekts “Rheintunnel” von einem Verlagerungsprojekt gesprochen. Der Grosser 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»

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

Zu den einzelnen Fragen:

1. *Wie definiert der Regierungsrat seine Strategie zur Erfüllung der überwiesenen Motion 19.5281 zum Rückbau resp. der Umnutzung der heutigen Osttangente? Welche Interessen werden dabei wie stark gewichtet?*

Der Regierungsrat konnte aufgrund seines Einsatzes bewirken, dass das Bundesamt für Strassen (ASTRA) das Potenzial zur Reduktion der Verkehrsflächen auf der A2 Osttangente erhebt. Dabei wird ebenfalls untersucht, welche Auswirkungen die Aufhebung von Verkehrsflächen der Osttangente auf die Verkehrsströme des Stadtstrassennetzes, der Osttangente selbst und des zukünftigen Rheintunnels hat. Die Resultate dieser Untersuchung unter Federführung des ASTRA werden im 4. Quartal 2023 vorliegen. Die genaue Gewichtung der Interessen, um verschiedene Varianten untereinander zu vergleichen, liegt noch nicht vor.

Wie bereits in der Antwort des Regierungsrates vom 14. Juni 2023 zur Schriftlichen Anfrage Lisa Mathys betreffend «Rückbaupflicht Osttangente nach Inbetriebnahme des Rheintunnels» dargelegt, strebt der Regierungsrat Lösungen an, die 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. *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?*

Der Verkehr ist im 2020 und im 2021 infolge der Pandemie deutlich zurückgegangen. 2022 hat der Verkehr wieder zugenommen, aber noch nicht das Niveau von 2019 erreicht. Die konkreten Zahlen können dem Verkehrsleistungsindex entnommen werden (<https://www.mobilitaet.bs.ch/gesamtverkehr/verkehrskennzahlen/verkehrsindex.html>). Für eine abschliessende Interpretation des Verkehrsaufkommens nach Aufhebung der Corona-Schutzmassnahmen sind die Daten aber noch zu wenig aussagekräftig.

3. *Wie lässt sich belegen, dass es eine Verkehrsverdrängung von der Osttangente in die Quartiere gegeben hat? Wie entlastet der Kanton die Quartiere vom Verkehr?*

Die Verkehrsverdrängung von der Osttangente in die Quartiere wurde mit den Berechnungen des Gesamtverkehrsmodells bestimmt. Damit lassen sich die Verdrängungseffekte technisch-wissenschaftlich abgestützt klar nachweisen. Der Verlagerungseffekt lässt sich auch einfach nachvollziehen, da heute sehr viele Last- und Personenwagenlenkerinnen und -lenker nach Angaben von Navigationssystemen fahren, die den Verkehr bereits bei leichten Stausituationen auf Ausweichrouten durch die Stadt führen, die dann schneller sind.

Der Regierungsrat hat bereits in seiner Antwort vom 14. Juni 2023 zur Schriftliche Anfrage Lisa Mathys betreffend «Rückbaupflicht Osttangente nach Inbetriebnahme des Rheintunnels» dargelegt, wie er gedenkt, die Quartiere zu entlasten. Die Formulierung der entsprechenden Passage aus der regierungsrätlichen Antwort vom 14. Juni 2023 wird hier nochmals wiederholt:

«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.»
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?

Ja. Die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs ist ein Element einer klimafreundlichen Verkehrspolitik und zur Förderung von flächensparenden Verkehrsmitteln in der 2023 vom Regierungsamt verabschiedeten Mobilitätsstrategie verankert. Wichtig ist auch, den verbleibenden motorisierten Individualverkehr mit alternativen Antrieben zu dekarbonisieren.

5. Bestreitet der Regierungsrat, dass ein Strassenkapazitätsausbau zu mehr Verkehr führt?

Der Rheintunnel ist von der Region gewünscht. Eine breit unterstützte Petition wurde von 11'098 Menschen unterzeichnet und am 31. Mai 2011 dem Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation übergeben. Um u.a. die Quartiere vom Verkehr entlasten zu können, ist ein Kapazitätsausbau notwendig. Der Regierungsrat ist gemäss § 13 Abs. 4 USG BS verpflichtet, Massnahmen zu ergreifen, um das übrige Strassennetz in gleichem Masse dauerhaft von Verkehr zu entlasten wie die Kapazitäten auf Hochleistungsstrassen erhöht werden. Die Mobilitätsstrategie verpflichtet den Regierungsrat dazu, sich dafür einzusetzen, dass die Ausbauten eine positive Wirkung auf die Mobilität im Kanton haben. Beide Vorgaben wird der Regierungsrat umsetzen.

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?

Der Regierungsrat unterscheidet hierbei nach Strassenflächen, für welche der Bund zuständig ist (Nationalstrassen), und solchen, bei denen der Kanton in eigener Kompetenz handeln kann. Aufgrund der mit dem Bau des Rheintunnels entstehenden Verkehrsflächen und der damit eintretenden Verlagerung von Verkehr vom Stadtstrassennetz auf Osttangente und Rheintunnel, werden Kapazitäten auf dem Stadtstrassennetz frei. Diese nach dem Bau des Rheintunnels nicht mehr erforderlichen Kapazitäten möchte der Regierungsrat mit entsprechenden flankierenden Massnahmen nachhaltig sichern und für den Fuss- und Veloverkehr oder als Frei- und Grünflächen umzunutzen. Die dazu erforderlichen flankierenden Massnahmen werden rechtzeitig geplant und so umgesetzt, dass sie mit Inbetriebnahme des Rheintunnels wirksam werden.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Beat Jans
Regierungspräsident

Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin