



An den Grossen Rat

19.5281.03

BVD/P195281

Basel, 5. Juni 2024

Regierungsratsbeschluss vom 4. Juni 2024

Motion Thomas Grossenbacher und Konsorten betreffend «Untertunnelung und Finanzierung der gesamten Osttangente durch das Stadtgebiet - A2 Underground - the way to the future»; Zwischenbericht

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 10. Juni 2020 die nachstehende Motion Thomas Grossenbacher und Konsorten dem Regierungsrat zur Ausarbeitung einer Vorlage mit der Frist bis zum 10. Juni 2024 überwiesen:

«Die Diskussion im Grossen Rat zur Motion betreffend Untertunnelung der gesamten Osttangente durch das Stadtgebiet zeigte, dass Einigkeit über den Fehlentscheid aus den 60er Jahren, die A2 durch Stadtgebiet zu führen, herrscht.

Die Osttangente zerschneidet unsere Stadt und hinterlässt nicht nur eine grosse städtebauliche Wunde. Sie besetzt zudem die knappe Oberfläche und führt bei unserer Bevölkerung zu grossen Belastungen durch Lärm-, Schadstoffemissionen sowie Luftverschmutzung.

Mit dem Rheintunnel legte das Bundesamt für Strassen im Jahr 2014 eine ihrer Ansicht nach stadtverträgliche Variante vor, um den Engpass auf der Osttangente Basel zu beseitigen. Die Idee einer Tunnellösung, ohne den oberirdischen Teil abzubauen und ebenfalls unter den Boden zu verlegen, ist für unsere Stadt jedoch fatal. Anstatt begangene Fehler zu korrigieren, werden diese noch weiter in Beton gegossen und können so nie mehr korrigiert werden. Historische unbestrittene Fehlplanungen, wie die oberirdische Führung der Osttangente mitten durch unsere Stadt, müssen jedoch, sobald sich eine Gelegenheit bietet, zwingend und mit aller Konsequenz für jetzige und zukünftige Generationen berichtigt werden.

Aus städteplanerischer Sicht und aus Sicht der knappen Bodenressourcen braucht es eine ganzheitliche Tunnellösung - gemeint ist eine unterirdische Führung der gesamten A2 unter dem Boden und den Abriss der bisher oberirdisch geführten Strasse. Gerade die dichte und künftig noch dichtere Besiedlung unserer Stadt erfordert diese zwingend nötige Massnahme zum Schutz unserer Bevölkerung. Die Verdichtung unserer Stadt verlangt zudem nach Rückbau und Umverteilung der Strassenfläche zu Gunsten der Bevölkerung und zu Gunsten platzsparenden Mobilitätsformen. Deshalb muss die A2 unter den Boden.

Im Grossen Rat bestritten war die Finanzierung dieses Projekts. Obwohl die "Strassenkasse" des Bundes prall gefüllt ist, entstand wegen der Finanzierungsfrage Widerstand gegen die Motion betreffend Untertunnelung der gesamten Osttangente durch das Stadtgebiet. Um dieser Sorge Rechnung zu tragen, verlangt diese Motion zusätzlich, dass die Regierung einen Finanzierungsmechanismus entwickelt, der die Finanzierung einer Gesamtuntertunnelung der A2 durch die zukünftig freiwerdenden Flächen zum einen und zum anderen durch den Bund (ASTRA) regelt. Die nach dem Abbau der oberirdisch geführten Osttangente freiwerdende Oberfläche soll zum Beispiel durch entsprechende

Abgaben des dabei gewonnenen Baugrunds einen Teil der Untertunnelung finanzieren. Boden wird so nicht mehr verschwendet, sondern nutzbar gemacht. Die Handelskammer in Hamburg als Beispiel fordert die Untertunnelung der Ost-West Strasse und behauptet, sie finanziere sich durch den dabei gewonnenen Baugrund im Wesentlichen selbst. Eine Teilfinanzierung wird also sicher möglich sein.

Diese Motion fordert den Regierungsrat auf, sich behördenverbindlich und nachweisbar für den Rückbau der oberirdischen A2 (Osttangente) einzusetzen. Zudem muss die Regierung ein Finanzierungsmodell vorlegen, das eine Teilfinanzierung der Untertunnelung der Osttangente ermöglicht.

Thomas Grossenbacher, Raphael Fuhrer, Lea Steinle, Tonja Zürcher, Christian von Wartburg, Pascal Pfister, Stephan Luethi-Brüderlin, Tim Cuénod, Christian Griss, Beatrice Messerli, Sasha Mazzotti, Thomas Gander, Beda Baumgartner, Katja Christ»

Wir nehmen zu dieser Motion wie folgt Stellung:

1. Ausgangslage

Der Regierungsrat berichtet dem Grossen Rat hiermit im Sinne eines Zwischenberichts über die mit den Forderungen der Motion zusammenhängenden Beschlüsse und die weiteren Schritte. Gemäss seiner Stellungnahme vom 8. Januar 2020 (19.5281.02) hat der Regierungsrat festgehalten, dass die Motion keine konkrete Handlungs- und Umsetzungsanweisungen vorgibt. Sie formuliert ein politisches Ziel und fordert vom Regierungsrat, sich für den Rückbau der oberirdischen Osttangente einzusetzen. Die Motion gibt ihm damit verbindlich vor, in eine bestimmte Richtung zu agieren, belässt ihm aber bezüglich Umsetzung einen Handlungsspielraum. Ohne diesen Handlungsspielraum wäre die rechtliche Zulässigkeit der Motion vor dem Hintergrund der bundesrechtlichen Vorgaben in Frage gestellt. Aufgrund dieser Ausgangslage hat der Regierungsrat in seiner Stellungnahme folgendes Vorgehen festgehalten:

- Der Regierungsrat beabsichtigt, dem Grossen Rat in Absprache mit dem Bund einen Planungskredit für einen partiellen Rückbau der Osttangente nach der Inbetriebnahme des Rheintunnels vorzulegen.
- Der Regierungsrat sieht vor, den Bund um eine Reduktion des Tempos auf der Osttangente von 80 auf 60 km/h zu ersuchen.

2. Stand des Projektes Rheintunnel

Im Rahmen des Bundesbeschlusses "Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, Ausbausschritt 2023 für die Nationalstrassen, Verpflichtungskredit und Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz" (23.032), mit dem unter anderem der Rheintunnel finanziert werden soll, haben die Eidgenössischen Räte am 29. September 2023 dem Projekt Rheintunnel zugestimmt.

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat das Ausführungsprojekt erarbeitet und dieses vom 15. November bis zum 14. Dezember 2023 öffentlich aufgelegt. Die bewilligungsgebende Behörde ist das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK. Der Regierungsrat hat die Stellungnahme des Kantons eingereicht: <https://www.regierungsrat.bs.ch/nm/2024-kanton-basel-stadt-begruesst-entlastung-durch-rheintunnel-rr.html>

Die im Zusammenhang mit dem Rheintunnel und der Osttangente verfolgte Strategie hat der Regierungsrat bereits in seiner Antwort vom 14. Juni 2023 zur Schriftliche Anfrage Lisa Mathys betreffend «Rückbaupflicht Osttangente nach Inbetriebnahme des Rheintunnels» dargelegt:

- 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.

In der Stellungnahme des Kantons zur Öffentlichen Auflage des Ausführungsprojekts Rheintunnel hat der Regierungsrat folgendes festgehalten:

Der Kanton Basel-Stadt hat sich in seiner Verfassung und konkret in seinem Umweltschutzgesetz verpflichtet, Massnahmen zur Reduktion des motorisierten (Individual-)Verkehrs und zur Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Langsamverkehrs zu treffen. In diesem Zusammenhang wird der Kanton frühzeitig flankierende Massnahmen erarbeiten, die mit der Inbetriebnahme des Rheintunnels auf dem Stadtstrassennetz umgesetzt werden sollen. Diese dienen dazu, die infolge des Baus des Rheintunnels resultierende Verkehrsentslastung auf dem Stadtstrassennetz langfristig zu sichern und so zu den ambitionierten Verlagerungs- und Klimazielen (Netto-Null bis 2037) beizutragen.

Zu diesem Punkt hat das ASTRA bereits seine Unterstützung zugesichert, wenn es um Strassenabschnitte geht, die im Bereich oder näheren Umfeld des Nationalstrassenperimeters liegen.

Aufgrund seines Einsatzes konnte der Regierungsrat ebenfalls 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.

An den politischen Steuerungssitzungen zu den Hochleistungsstrassenprojekten bestehend aus dem Direktorium des ASTRA und den Vorstehenden von Bau- und Verkehrsdepartement und basellandschaftlicher Bau- und Umweltschutzdirektion wurde das ASTRA aufgefordert, eine Temporeduktion auf 60 km/h auf der Osttangente zu prüfen (siehe auch Abschnitt 3 unten).

Gegen den Bundesbeschluss "Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, Verpflichtungskredit und Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz" wurde das eidgenössische Referendum ergriffen. In Frage kommen die Abstimmungstermine vom 22. September oder 24. November 2024.

Für eine vertiefte inhaltliche Planung und die Verhandlungen mit dem Bund betreffend eines partiellen Rückbaus der Osttangente nach der Inbetriebnahme des Rheintunnels (frühestens im Jahre 2040) muss klar sein, ob der Rheintunnel gebaut wird oder nicht. Deshalb können weitere Schritte erst nach dem Volksentscheid über das Eidgenössische Referendum unternommen werden.

3. Stand des Antrags auf Temporeduktion von 80 auf 60 km/h

Wie in seiner Stellungnahme an den Grossen Rat vom 8. Januar 2020 angekündigt, hat sich der Regierungsrat mit dem Schreiben vom 24. Juni 2020 beim Bundesamt für Strassen ASTRA für eine Geschwindigkeitsreduktion auf der Osttangente für Lastwagen von aktuell 80 auf 60 km/h eingesetzt. Diese Intervention erfolgte aufgrund des Grossratsbeschlusses 20/20/08G vom 14. Mai 2020 zum "Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung für übergesetzliche Lärmschutzmassnahmen Osttangente". Der Grossratsbeschluss 20/24/24G zum vorliegenden Geschäft 19.5281 erfolgte erst am 10. Juni 2020.

Mit dem Schreiben vom 11. August 2020 hat das ASTRA eine solche Temporeduktion abgelehnt, unter anderem mit der Begründung, dass sein Lärmschutzprojekt für die Osttangente in Basel im Zeitraum vom 25. Mai bis 25. Juni 2019 öffentlich aufgelegt wurde. Das ASTRA ging damals davon

aus, dass mit der Realisierung dieses Lärmschutzprojektes die Osttangente gesetzeskonform lärm-saniert sein wird und weitere darüberhinausgehende Massnahmen weder notwendig noch be-gründbar sein werden.

Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens (PGV) zu diesem Lärmsanierungsprojekt haben mehrere private Einsprechende zur Verminderung übermässiger Lärmbelastung eine Temporeduk-tion von 80 km/h auf 60 km/h zwischen 22:00 und 07:00 Uhr verlangt, respektive die Prüfung dieser Massnahme im Rahmen eines Gutachtens.

Am 22. März 2021 hat das ASTRA ein entsprechendes Gutachten der Firma Ecoplan vorgelegt. Daraufhin hat sich der Kanton Basel-Stadt mit seiner Stellungnahme vom 19. Oktober 2021 erneut für die Temporeduktion eingesetzt.

In seiner Funktion als Bewilligungsbehörde hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Ver-kehr, Energie und Kommunikation UVEK gestützt auf das Gutachten der Firma Ecoplan im Rahmen der erstinstanzlichen Plangenehmigung am 6. September 2022 die Forderung nach einer Ge-schwindigkeitsreduktion abgewiesen.

Im Weiteren hat der Grosse Rat am 18. November 2020 zum selben Thema den Anzug Lisa Mathys und Konsorten betreffend «Nachweis für relevanten Lärmschutz an der Osttangente durch Tempo-reduktion» (20.5376) dem Regierungsrat überwiesen. Mit dem Schreiben 20.5376.02 vom 16. No-vember 2022 hat der Regierungsrat auf das laufende PGV respektive auf die eingereichten Be-schwerden hingewiesen und beantragt, den Anzug stehen zu lassen. Diesem Antrag hat der Grosse Rat am 7. Dezember 2022 zugestimmt.

Gegen die Plangenehmigung des Lärmschutzprojektes unter Abweisung diverser Einsprachen – unter anderem zur Temporeduktion von 80 auf 60 km/h – wurden im Oktober 2022 mehrere Be-schwerden beim Bundesverwaltungsgericht eingereicht. Das Verfahren ist (Stand Mai 2024) noch nicht abgeschlossen. Im Falle einer erneuten Abweisung der Einsprachen ist der Weiterzug der Beschwerden an das Bundesgericht möglich.

Der Regierungsrat schätzt die Einführung einer Temporeduktion nach wie vor als möglich ein, je-doch ist dies von der Dauer der Beschwerdeverfahren abhängig und damit zeitlich nicht vorherseh-bar.

4. Antrag

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat eine Fristerstreckung bis Ende November 2025.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin