

Bericht der Petitionskommission an den Landrat

betreffend Petition «Nein zum Rheintunnel»

2024/382

vom 21. Oktober 2024

1. Ausgangslage

Die von 3'417 Personen unterzeichnete Petition «Nein zum Rheintunnel» wurde am 30. Mai 2024 durch die Geschäftsleitung des Landrats der Petitionskommission zur Vorberatung überwiesen. Die Unterzeichnenden fordern sowohl den Landrat BL als auch den grossen Rat BS sowie die beiden Kantonsregierungen auf, sich im Interesse der Einwohnerinnen und Einwohner und der Umwelt von Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie im Hinblick auf eine lebenswerte Zukunft gegen den Rheintunnel einzusetzen. Der Bau des Rheintunnels müsse angesichts der Klimakrise als nicht zeitgemässes und teures Autobahnprojekt bezeichnet werden, welches den Klimazielen des Bundes und der Kantone widerspreche und durch den zu erwartenden Mehrverkehr Menschen und Umwelt belasten werde.

Für Details wird auf den beiliegenden Petitionstext verwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Petition wurde an den Kommissionssitzungen vom 20. August und vom 17. September 2024 im Beisein der juristischen Beraterin der Petitionskommission, Nina Blum, wissenschaftliche Sachbearbeiterin des Rechtsdiensts von Regierungsrat und Landrat, beraten. Am 20. August 2024 wurde seitens Petentinnen und Petenten der Geschäftsführer des VCS beider Basel, Florian Schreier, angehört. Für die fachlich zuständige Bau- und Umweltschutzdirektion äusserten sich Urs Roth, stv. Kantonsingenieur und Leiter Geschäftsbereich Verkehrsinfrastruktur sowie Jasmin Ganter, Projektleiterin Gesamtverkehrsplanung, Geschäftsbereich Verkehrsinfrastruktur, zu den Anliegen der Petition.

2.2. Eintreten

Eintreten auf die Petition war unbestritten.

2.3. Detailberatung

2.3.1 Schriftliche Stellungnahme der Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD) vom 6. August 2024

Der Vorsteher der BUD, Regierungsrat Isaac Reber, äussert sich in seiner schriftlichen Stellungnahme zur Petition zusammengefasst und sinngemäss wie folgt: Dem ASTRA (Bundesamt für Strassen) komme die Aufgabe zu, die Funktionsfähigkeit des Nationalstrassennetzes sicherzustellen, indem es die Nationalstrassen und die dazugehörigen technischen Einrichtungen so erhält und entwickelt, dass ein sicherer und flüssiger Verkehr gewährleistet ist und die Verfügbarkeit der Strasse möglichst uneingeschränkt bleibt. Dabei sollten die Nationalstrassen insbesondere eine

sichere und wirtschaftliche Abwicklung des Verkehrs gewährleisten. Da Engpässe auf dem Nationalstrassennetz zu einer Rückverlagerung des motorisierten Strassenverkehrs auf die Kantons- und Gemeindestrassen führen würden, müssten besonders stark betroffene Abschnitte des Nationalstrassennetzes gezielt erweitert werden. Auch gemäss § 43 des kantonalen Strassennetzes seien verschiedene Massnahmen für einen guten Verkehrsfluss insbesondere auf Hochleistungsstrassen vorzusehen.

Der Regierungsrat unterstütze die Bestrebungen des ASTRA hinsichtlich einer raschen Realisierung des Rheintunnels, sodass der Verkehr auf den Hochleistungsstrassen gebündelt werde und die Ortsdurchfahrten vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Im Kanton Basel-Landschaft treffe dies insbesondere die Gemeinde Birsfelden. Der Bau des Rheintunnels werde nicht grundsätzlich mehr Verkehr generieren, es werde vor allem zu Verkehrsverlagerungen kommen. Auch werde sich der Tunnel im Projektperimeter bei drei Vierteln der Gebäude lärmindernd oder lärmneutral auswirken. Gegenüber dem Ausgangszustand werde der Rheintunnel auch bei den übrigen Gebäuden keine neuen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung verursachen. Der entsprechende Umweltverträglichkeitsbericht zeige, dass der Rheintunnel die Anforderungen der nationalen Umweltgesetzgebung einhalte. Zudem seien 32 Massnahmen für die Umwelt vorgesehen (Reptilienschutz, Magerwiesen, Gebüsche, Aufwertung von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen, etc.).

Zum Kritikpunkt, der Tunnelbau würde die Klimakrise durch den besonders CO₂-intensiven Bau und Betrieb befeuern, stellt die BUD fest, dass aufgrund der Elektrifizierung der Fahrzeugflotte und der Netto-Null-Strategie des Bundes die Treibhausgasemissionen im Perimeter des Rheintunnels zwischen 2020 und 2040 um rund 60 Prozent sinken werden. Beim Bau des Tunnels solle CO₂-reduzierter Beton und Asphalt verwendet werden, entsprechende Pilotversuche seien am Laufen.

Die Petentinnen und Petenten würden unter anderem darauf hinweisen, dass der Bau des Tunnels über 150 beliebte Familiengärten in Birsfelden, Muttenz und Basel zerstören werde. Unter der Leitung des Kantons Basel-Landschaft habe eine Arbeitsgruppe einen Bericht über mögliche Alternativstandorte und neue Gartenformen ausgearbeitet. Dieser Bericht diene als Basis für weitere Arbeiten mit dem Ziel, vor dem Baustart des Rheintunnels neue Flächen für Gartenanlagen raumplanerisch zu sichern und der Bevölkerung zur Verfügung zu stellen. Der genannten Arbeitsgruppe gehörten die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt, die Gemeinden Birsfelden und Muttenz sowie die Christoph Merian Stiftung und das ASTRA an.

Grundsätzlich sollten die einzelnen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausgespielt werden. Das Schweizer Stimmvolk werde über die von National- und Ständerat gutgeheissenen finanziellen Mittel zur Beseitigung von Engpässen auf dem Schweizer Nationalstrassennetz am 24. November 2024 an der Urne entscheiden können. Der Rheintunnel werde oberirdisch Platz schaffen für umweltfreundlichere Mobilitätsformen.

Die BUD hält fest, dass jeder Strassenbau einen Eingriff in die Umwelt bedeute. Deshalb seien 32 Massnahmen zugunsten der Umwelt vorsehen. Gemäss der sogenannten Lebensraumbilanz des Bundesamts für Umwelt kompensieren diese Umweltmassnahmen die Eingriffe durch das Projekt.

2.3.2 Anhörung des Vertreters der Petentinnen und Petenten

Der Vertreter der Petitionsanliegen betonte im Rahmen der Anhörung bei der Petitionskommission noch einmal, dass der Rheintunnel schlecht sei für die Umwelt, dies wegen dem besonders CO₂-intensiven Bau und Betrieb. Das Lärmproblem an der Osttangente bleibe weiterhin bestehen. Auch seien die Auswirkungen des Tunnelbaus (Erschütterungen, Auswirkungen auf das Grundwasser) nach wie vor ungeklärt. Der Bau des Rheintunnels bedeute einen Verlust an Lebensqualität für viele Menschen. So verschwänden beispielsweise 150 Familiengärten, welche nicht ersetzt würden. Es müsse während rund zehn Jahren mit Baustellen gerechnet werden, in Birsfelden beispielsweise in einem sehr dicht bewohnten Quartier mit Alterszentrum. Diese Baustellen würden während einigen Jahren täglich und rund um die Uhr betrieben.

Letztlich löse der Rheintunnel kein aktuelles Verkehrsproblem, jedoch würden neue Probleme geschaffen. Durch das verbesserte Angebot werde der motorisierte Verkehr auf der Autobahn zunehmen. Aus den genannten Gründen sei es für die Petentinnen und Petenten wichtig, dass der Kanton die Interessen der betroffenen Bevölkerung wahrnehme und den vorgebrachten Bedenken Rechnung trage, was bisher nicht in ausreichendem Masse erfolgt sei.

2.3.3 Anhörung einer Delegation der Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD)

Der Vertreter und die Vertreterin der BUD erklärten, im Grundsatz sei die Aussage richtig, dass mit dem Rheintunnel die Kapazität auf der Nationalstrasse erhöht werde. Dies sei beabsichtigt, denn heute belaste viel Verkehr, welcher eigentlich auf die Autobahn gehöre, die Dörfer und Quartiere. Die Verantwortlichen würden nach der Inbetriebnahme des Tunnels von einer deutlichen Entlastung für die Anwohnerinnen und Anwohner in Birsfelden und Muttenz ausgehen. Ihrer Meinung nach führe der Bau des Rheintunnels zur Entlastung der Kantons-, Stadt- und Gemeindestrassen und somit zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zu mehr Platz für ÖV, Velo- und Fussverkehr.

Zum eigentlichen Bau des Tunnels erklärten die Verantwortlichen, da es sich um ein Tunnelbauwerk handle, werde sich lediglich der Hauptinstallationsplatz in Birsfelden (am östlichen Rand des besiedelten Gebiets) befinden. Wohnquartiere seien von den Bauarbeiten nicht betroffen. Die Materiallogistik erfolge über das Hafengebiet oder direkt via Autobahn. Während der Bauzeit seien Massnahmen zum Schutz vor Emissionen vorgesehen, nach der Inbetriebnahme des Tunnels würden die Wohnquartiere entlastet.

Betreffend Verlust von Familiengärten werde von der bereits oben genannten Arbeitsgruppe unter Federführung des Kantons Basel-Landschaft darauf hingearbeitet, noch vor dem Baustart neue Flächen für Gartenanlagen raumplanerisch zu sichern und diese der Bevölkerung zur Verfügung zu stellen.

Abschliessend ging die Vertretung der BUD auf die Kritik ein, die Realisierung des Rheintunnels erzwingt die nächsten, milliardenteuren und technisch ungelösten Autobahnausbauten (8-Spur-Ausbau der A2/A3 und Ausbau der A18 durchs Laufental). Der Ausbau der Autobahn zwischen Hagnau und Augst sei ursprünglich zeitgleich mit dem Rheintunnel geplant gewesen, dieser 8-Spur-Ausbau werde nun jedoch später erfolgen, unabhängig vom Rheintunnel. Beide Projekte seien miteinander kompatibel und die Realisierung des Rheintunnels verunmögliche nicht den späteren 8-Spurausbau. Auch der Ausbau der A18 habe keinen kausalen Zusammenhang mit dem Rheintunnel.

2.4. Würdigung durch die Petitionskommission

Die Mitglieder der Petitionskommission setzten sich intensiv mit der Kritik der Petentinnen und Petenten am Projekt Rheintunnel auseinander und hoben positiv hervor, dass diese Kritik nicht einfach pauschal erhoben, sondern Punkt für Punkt aufgelistet worden sei. So hätten die Verantwortlichen seitens BUD ausführlich auf die Einzelnen Anliegen eingehen können. Als einen der Aspekte, welcher im Zusammenhang mit dem Tunnelbau wohl am meisten Emotionen auslösen werde, sei der Verlust von rund 150 Familiengärten besonders hervorzuheben. Diesbezüglich nahmen die Kommissionsmitglieder die bereits laufenden Gespräche und Bemühungen, um der betroffenen Bevölkerung noch vor Baubeginn Alternativen anbieten zu können, wohlwollend zur Kenntnis.

Zwei Kommissionsmitglieder beantragten, die Petition als Postulat an den Regierungsrat zu überweisen, um noch vertiefter auf die Anliegen der Petentinnen und Petenten einzugehen, während die Mehrheit der Petitionskommission sich mit den vorliegenden Antworten der BUD zufrieden zeigte. Diese Kommissionsmehrheit beantragt dem Landrat, von der Petition Kenntnis zu nehmen.

3. Antrag an den Landrat

://: Mit 5:2 Stimmen beantragen die Mitglieder der Petitionskommission dem Landrat, von der Petition 2024/382 «Nein zum Rheintunnel» Kenntnis zu nehmen.

21.10.2024 / ama

Petitionskommission

Irene Wolf, Präsidentin

Beilage

– Petitionstext

Petition Nein zum Rheintunnel

Sehr geehrte Frau Regierungspräsidentin Schweizer, sehr geehrter Herr Regierungspräsident Jans, sehr geehrte Damen Regierungsrätinnen, sehr geehrte Herren Regierungsräte, sehr geehrte Mitglieder des Landrates, sehr geehrte Mitglieder des Grossen Rates,

Der Rheintunnel ist in der Klimakrise ein nicht zeitgemässes, teures Autobahnprojekt. Er widerspricht den Klimazielen des Bundes und der Kantone. Der Rheintunnel erzeugt Mehrverkehr und belastet die Menschen sowie die Umwelt. Dies sowohl während der langen Bauzeit wie auch danach durch Lärm, Luftverschmutzung und zunehmenden Autoverkehr.

Wir lehnen den Rheintunnel ab und fordern von Ihnen, dies ebenfalls zu tun. Denn der Rheintunnel...

- erhöht die Kapazität der Autobahn deutlich und sorgt dadurch für mehr Auto- und Lastwagenverkehr, mehr Lärm, mehr Umweltschäden;
- befeuert die Klimakrise durch den besonders CO₂-intensiven Bau und Betrieb;
- belegt während zehn Jahren die Dreirosenanlage im Basler Matthäusquartier durch eine Baustelle, ohne dass es Ersatz für diese wichtige Grünfläche gibt;
- zerstört ersatzlos über 150 beliebte Familiengärten in Birsfelden, Muttenz und Basel;
- belastet Birsfelden während zehn Jahren mit einer riesigen Baustelle;

- verbraucht enorm viel Geld, das besser für umweltfreundliche Verkehrsarten verwendet werden kann;
- belastet die Quartiere mit Autoverkehr, weil Begleitmassnahmen komplett fehlen;
- bringt für Anwohner:innen viel Lärm und Einschränkungen während der zehnjährigen Bauphase und verursacht Erschütterungen mit unabsehbaren Auswirkungen auf Häuser und Wohnungen;
- reduziert die Lärmbelastung der Anwohner:innen der Osttangente nicht. Die Anwohner:innen brauchen schon heute wirksamen Lärmschutz, nicht erst in 17 Jahren;
- schädigt die Natur und Biodiversität beim Tunnelportal in Basel, Birsfelden und Muttenz;
- erzwingt die nächsten milliardenteuren und technisch ungelösten Autobahnausbauten: 8-Spur-Ausbau der A2/A3 und der Ausbau der A18 durchs Laufental.

Deshalb verlangen wir, dass die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt sich im Interesse ihrer Einwohner:innen, der Umwelt und für eine lebenswerte Zukunft gegen den Rheintunnel einsetzen. Bessere Alternativen für die Verkehrsprobleme in der Region gibt es längst!

– VCS beider Basel, BastAI, Dreirosen bleibt, Familiengärtnerverein Birsfelden, Grüne Basel-Stadt, JUSO Baselland, JUSO Basel-Stadt, Klimabewegung Basel, Klimastreik Basel, klimaverantwortungjetzt.ch, Ornithologische Gesellschaft Birsfelden, SP Birsfelden, umverkehr, Verein für ein klimagerechtes Basel («Basel 2030»), Verein Ökostadt Basel