

Liestal, 30. Mai 2023/BUD

Stellungnahme

Vorstoss	Nr. 2023/211
Postulat	von Rolf Blatter
Titel:	Rückbau Osttangente – Auswirkungen auf den Verkehr BL
Antrag	Vorstoss entgegennehmen und zur Abschreibung beantragen

Begründung

Das Projekt Rheintunnel, in dessen Zusammenhang eine allfällige Redimensionierung der Osttangente steht, wird vom Bund unter der Federführung des Bundesamts für Strassen (ASTRA) erstellt und geleitet. Fachliche Abklärungen zum Projekt haben daher in der Federführung und im Auftrag des ASTRA zu erfolgen.

Im Postulat wird von einem Rückbau gesprochen. Damit kann ein vollständiger Rückbau, aber auch nur der bauliche Abbau einer Spur verstanden werden. Ein vollständiger Rückbau ist aus verkehrlicher Sicht und unter Annahme der aktuellen Prognosen nachweislich illusorisch: Der Rheintunnel kann die gesamten Verkehrsmengen (auch bei einem starken Modal-Shift) von der Osttangente nicht aufnehmen und es würde eine massive Verlagerung auf das nachgelagerte (untergeordnete) Netz zur Folge haben. Dies hätte Auswirkungen über die ganze Agglomeration und würde im Raum Birseck inkl. Pratteln zu einem nicht mehr funktionalen Strassensystem führen. Dieses Szenario bedarf daher keiner genaueren Betrachtung und Berechnung, wie dies im Postulat gefordert wird. Aus diesem Grund sollte neutraler und zurückhaltender von einer Redimensionierung gesprochen werden. Dabei kann eine Erhöhung der Siedlungsverträglichkeit (z. B. durch Temporeduktion oder Einhausung) oder auch eine Kapazitätsreduktion (baulich oder nur mit Markierung / Signalisation) gemeint sein. Da das Postulat auf die verkehrlichen Wirkungen fokussiert, werden in der Folge nur die Themen Temporeduktion sowie Kapazitätsabbau angesprochen.

Ein Kapazitätsabbau auf der Osttangente im Umfang der geplanten Entlastungswirkung eines Rheintunnels würde auf Seite BL dazu führen, dass die positiven Effekte des Rheintunnels auf das nachgelagerte Strassennetz verpuffen würden. Das bedeutet, dass insbesondere im Raum Birsfelden die angestrebte Entlastungswirkung nicht erreicht würde. In der Ortsdurchfahrt (Hauptstrasse / Rheinfelderstrasse) sind mit der Eröffnung des Rheintunnels Abnahmen von rund 30% und auf der Birseckstrasse (Verbindungsstrasse Muttenz – Birsfelden) von rund 40% im Prognosejahr 2040 (Vergleich Zustand mit / ohne Rheintunnel) zu erwarten. Der Regierungsrat wird sich dafür einsetzen, dass die geplanten und möglichen Entlastungswirkungen insbesondere im Siedlungsgebiet des Kantons Basel-Landschaft erreicht werden und wird sich gegen jeglichen baulichen Kapazitätsabbau zur Wehr setzen. Diese Zielsetzung wird auch vom ASTRA geteilt.

Zur Temporeduktion: Die ersten Ergebnisse der Untersuchungen zur Reduktion der Geschwindigkeit auf der Osttangente auf 60 km/h deuten darauf hin, dass dies vornehmlich auf Seite Basel-Stadt zu Rückverlagerungen auf das nachgelagerte Netz führt. Auch hier setzt sich der Regierungsrat jetzt und in Zukunft klar dafür ein, dass es nicht zu einer Rückverlagerung der durch den Rheintunnel gewonnen Entlastungen auf das nachgelagerte Netz im Kanton Basel-Landschaft kommt.

Die Regierung wird sich beim zuständigen Bauherrn, dem ASTRA, als auch beim Kanton Basel-Stadt dafür einsetzen, dass es nicht zu einem Rückbau der Osttangente (im strengen Sinne eines vollständigen oder massgeblichen Rückbaus) kommt. Allfälligen Optimierungen des übergeordneten Strassennetzes, welche zu einer besseren Siedlungsverträglichkeit in dessen direkten Umfeld bewirken, steht er offen gegenüber, solange diese nicht zur Rückverlagerungen oder Verlust von Entlastungswirkungen in Basel-Landschaft führen. Sollte wider Erwarten das Szenario eines vollständigen (oder auch teilweisen) Rückbaus untersucht werden, würde dies in der Federführung des ASTRA erfolgen und die Resultate auch vom diesem kommuniziert werden. Bei einer solchen Untersuchung würde sich der Regierungsrat, wie vorgängig erläutert, einbringen.

Aufgrund der obenstehenden Überlegungen wird die Entgegennahme mit gleichzeitiger Abschreibung des Vorstosses beantragt.