

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation 2020/341 von Christof Hiltmann: «Neue Autobahn in BL als Ersatz für BS-Osttangente?»

2020/341

vom 13. Oktober 2020

1. Text der Interpellation

Am 25. Juni 2020 reichte Christof Hiltmann die Interpellation 2020/341 «Neue Autobahn in BL als Ersatz für BS-Osttangente?» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Der Grosse Rat Basel-Stadt hat am 10.06.2020 eine Motion überwiesen, welche den Rückbau des oberirdischen basel-städtischen A2-Autobahnteils (Osttangente) vorsieht. Die Basler Regierung wird damit beauftragt, den Rückbau des oberirdischen Autobahnstückes per Gesetz festzuschreiben und beim Bundesamt für Strassen einzufordern. Die Haltung des zuständigen Regierungsrates wird in der Basler Zeitung vom 11.06.2020 wie folgt wiedergegeben:

«Baudirektor Hans-Peter Wessels (SP), der ursprünglich gegen eine Überweisung gewesen war, sprach sich nun dafür aus. Er verwies aber auf den Bau des Rheintunnels, bei dem man mit der Unterstützung des Bundes rechnen könne und der zur Entlastung der Osttangente führen solle. Basel-Stadt gehe davon aus, dass der Rheintunnel 2035 in Betrieb genommen werden könne. Zu diesem Zeitpunkt sei es aus heutiger Sicht opportun, einen Teil der Osttangente zurückzubauen. Der Regierungsrat sieht zudem vor, im Hinblick auf die Inbetriebnahme des Rheintunnels vom Bund eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf der Osttangente von 80 auf 60 Stundenkilometer zu beantragen.»

Die Aussagen von Regierungsrat Wessels lassen aufhorchen. Denn das ASTRA-Projekt Rheintunnel wurde als Entlastungs- und nicht Ersatzprojekt geplant. Mit der zusätzlichen Kapazität soll der bestehende Kapazitätsengpass auf der A2 zwischen dem Schwarzwald- und Schweizerhalle-Tunnel behoben werden. Dieses neue Autobahnstück führt oberirdisch über Baselbieter Boden an den Gemeinden Muttenz und Birsfelden vorbei. Die Absicht ist klar: mit dem Rheintunnelprojekt soll Verkehr von der Osttangente auf die Rheintunnel-Tangente verlagert werden. Dies soll gemäss Zielsetzung des ASTRA und der beteiligten Kantone jedoch ohne Kapazitätsabbau geschehen. Wenn nun Signale aus Basel diesem Ziel widersprechen, besteht die Gefahr einer zusätzlichen Verlagerung auf das neue Autobahnstück zu Lasten der Baselbieter Gemeinden.

Ich bitte den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

- *Teilt der Regierungsrat die Haltung zur oben beschriebenen ASTRA-Zielsetzung im Zusammenhang mit dem Rheintunnel?*

- *Ist der Regierungsrat über allfällige Rückbauabsichten des Kantons Basel-Stadt bezüglich der Osttangente informiert?*
- *Wie gedenkt der Regierungsrat einer allfälligen erweiterten Rolle des Rheintunnels als zusätzliches 'Überlaufgefäss' entgegenzuwirken?*

2. Einleitende Bemerkungen

Der Interpellant bezieht sich auf die Motion Thomas Grossenbacher und Konsorten betreffend „Untertunnelung und Finanzierung der gesamten Osttangente durch das Stadtgebiet – A2 Underground – the way to the future“. Die vollständige Motion ist unter folgendem Link einsehbar:

<http://www.grosserrat.bs.ch/dokumente/100391/000000391261.pdf?t=158057709820200201181138>

Wie dem Titel der Motion bereits zu entnehmen ist, ist das Ziel der Motion nicht der ersatzlose Rückbau der Osttangente, sondern ein Rückbau zugunsten einer unterirdischen Lösung der Osttangente. Was jedoch zu einer Verkehrsverlagerung Richtung Rheintunnel führen kann, ist die Forderung einer Temporeduktion von 80 km/h auf 60 km/h auf der Osttangente, da der Rheintunnel aufgrund des höheren Geschwindigkeitsregime gegenüber der Osttangente an Attraktivität gewinnen würde.

Die rechtliche Situation wurde bereits in der Motion Thomas Grossenbacher und Konsorten betreffend „Untertunnelung und Finanzierung der gesamten Osttangente durch das Stadtgebiet – A2 Underground – the way to the future“ umfangreich behandelt und sieht wie folgt aus: Bund und Kantone sorgen gemäss Art. 83 Abs. 1 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV, SR 101) für eine ausreichende Strasseninfrastruktur in allen Landesgegenden. Nach Abs. 2 stellt der Bund die Errichtung eines Netzes von Nationalstrassen und dessen Benutzbarkeit sicher. Er baut, betreibt und unterhält die Nationalstrassen und trägt die Kosten dafür. Das gestützt auf diese Bundeskompetenz erlassene Bundesgesetz über die Nationalstrassen vom 8. März 1960 (NSG, SR 725.11) hält in Art. 11 Abs. 1 fest, dass die Bundesversammlung auf Antrag des Bundesrates endgültig über die allgemeine Linienführung und die Art der zu errichtenden Nationalstrassen entscheidet. Die Osttangente ist Teil des Nationalstrassennetzes und basiert auf dem von der Bundesversammlung gestützt auf Art. 11 Abs. 1 NSG verabschiedeten Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz vom 21. Juni 1960 (SR 725.113.11). Dieser sieht vor, dass das Nationalstrassennetz via Hagnau bei Weil an die deutsche Autobahn («Osttangente») anzuschliessen sei. Mit dem Netzbeschluss ist endgültig entschieden, dass im fraglichen Gebiet eine Nationalstrasse erstellt werden soll. An diesen Entscheid der Bundesversammlung ist der Regierungsrat Basel-Stadt gebunden (Art. 11 Abs. 1 NSG). Kantonale verkehrspolitische Bestimmungen können im Lichte der gemäss Art. 5 Abs. 2 NSG vorzunehmenden Interessenabwägung bei der Ausgestaltung der beschlossenen Nationalstrassen berücksichtigt werden.

Der Bund hat im Bereich der Nationalstrassen gemäss den oben skizzierten bundesrechtlichen Vorgaben für eine ausreichende Strasseninfrastruktur zu sorgen und deren Benutzbarkeit sicherzustellen. Um die Funktionsfähigkeit des Nationalstrassennetzes aufrecht zu erhalten und langfristig sicherzustellen, sind vom Bund deshalb diverse Kapazitätserweiterungen und Engpassbeseitigungen an neuralgischen Stellen vorgesehen. Der in Art. 86 BV verankerte Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) schafft unter anderem die Grundlage dafür, dass dem Bund hierfür die erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen. Über den NAF werden gemäss Art. 5 des Bundesgesetzes über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr vom 30. September 2016 (NAFG; SR 725.13) unter anderem Ausbauschritte im Sinne von Kapazitätserweiterungen finanziert. Die eidgenössischen Räte befinden periodisch über die Kapazitätserweiterungen der Nationalstrassen und über die Verwendung der Mittel aus dem NAF (Art. 5, 7 und 8 NAFG). Daran ist der Regierungsrat BS

gebunden. Die Planung wird vom ASTRA in Zusammenarbeit mit den Kantonen durchgeführt (Art. 10 Abs. 1 NSG).

Das Projekt «Rheintunnel» ist als Kapazitätserweiterung respektive Engpassbeseitigung für die Nationalstrasse zwischen Hagnau und dem Badischen Bahnhof zu verstehen (vgl. Botschaft des Bundesrates zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020 - 2023, zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen und zum Verpflichtungskredit; BBl 2018 6949, 7045 f.). Ein Rückbau der oberirdischen Osttangente im Anschluss an den Bau des Rheintunnels ist bisher nicht geplant. Ein solcher könnte denn auch bis zu einem gewissen Grad im Widerspruch zu den mit dem Bau des Rheintunnels verbundenen Zielen der Kapazitätserweiterung und Engpassbeseitigung durch Fahrspurergänzungen und den diesbezüglichen bundesrechtlichen Vorgaben und allfälligen Beschlüssen der eidgenössischen Räte stehen.

Es bleibt festzuhalten, dass der Entscheid über einen Abbau der oberirdischen Osttangente zugunsten einer unterirdischen Führung letztlich in der Kompetenz des Bundes liegt. Wie erwähnt liegen Bau, Betrieb und Unterhalt von Nationalstrassen gemäss Bundesverfassung in der Kompetenz des Bundes.

Des Weiteren ist der Motion Thomas Grossenbacher und Konsorten betreffend „Untertunnelung und Finanzierung der gesamten Osttangente durch das Stadtgebiet – A2 Underground – the way to the future“ zu entnehmen, dass mit Schreiben vom 11. November 2019 das Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt das ASTRA als Eigentümerin und Verantwortliche für die Nationalstrassen und damit auch der N2 Osttangente darum gebeten hat, zur vorliegenden Motion Thomas Grossenbacher und Konsorten Stellung zu nehmen. Das ASTRA verweist mit Schreiben vom 14. November 2019 auf seine umfangreiche, frühere Stellungnahme vom 18. Dezember 2018 zur ersten Motion Thomas Grossenbacher und hält als Fazit zur vorliegenden Motion folgendes fest:

„Das ASTRA sieht keine Möglichkeit für die Umsetzung der Forderungen der Motion Grossenbacher.“

3. Beantwortung der Fragen

1. *Teilt der Regierungsrat die Haltung zur oben beschriebenen ASTRA-Zielsetzung im Zusammenhang mit dem Rheintunnel?*

Der Regierungsrat ist bezüglich der Zielsetzung der gleichen Auffassung wie das ASTRA. Das Projekt Rheintunnel ist als Kapazitätserweiterung respektive Engpassbeseitigung für die Nationalstrasse zwischen Hagnau und dem Badischen Bahnhof zu verstehen. Ein Rückbau der oberirdischen Osttangente im Anschluss an den Bau des Rheintunnels ist bisher nicht geplant und stünde zu dieser Zielsetzung im Widerspruch.

2. *Ist der Regierungsrat über allfällige Rückbauabsichten des Kantons Basel-Stadt bezüglich der Osttangente informiert?*

Der Regierungsrat Basel-Stadt kam diesbezüglich nie auf den Regierungsrat Basel-Landschaft zu. Wie vorgängig erläutert, wird sich der Regierungsrat Basel-Landschaft beim ASTRA gegen einen allfälligen Rückbau der Osttangente einsetzen.

3. *Wie gedenkt der Regierungsrat einer allfälligen erweiterten Rolle des Rheintunnels als zusätzliches 'Überlaufgefäss' entgegenzuwirken?*

Der Regierungsrat setzt sich beim ASTRA dafür ein, dass an den bestehenden Zielen festgehalten wird und es auf der Osttangente zu keinem Kapazitätsabbau kommt. Es ist aber klar Zielsetzung des Rheintunnels, dass der Transitverkehr in den Rheintunnel verlagert wird und für diesen Transitverkehr das 'Überlaufgefäss' bildet. Um dies zu erreichen, kann eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf 60km/h auf der Osttangente eine zweckmässige Massnahme sein, da die Streckenlänge für den Transitverkehr via Osttangente und jene für den Rheintunnel nahezu identisch sind. Ein Rückbau der Osttangente zur Erreichung des Ziels

«Verlagerung des Transitverkehrs in den Rheintunnel» ist für den Regierungsrat Basel-Landschaft aber keine Option.

Liestal, 13. Oktober 2020

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich