

Parlamentarischer Vorstoss

2017/163

> [Landrat / Parlament](#) || [Geschäfte des Landrats](#)

Titel: Motion von Rolf Blatter, FDP: Hochleistungsstrassennetz Nordwestschweiz 2040+

Autor/in: [Rolf Blatter](#)

Mitunterzeichnet von: --

Eingereicht am: 4. Mai 2017

Bemerkungen: --

[Verlauf dieses Geschäfts](#)

Die Baselbieter Stimmbevölkerung akzeptiert zähneknirschend und ohne Alternative erschwerte Bedingungen für den motorisierten Individualverkehr. Dies hat zwei Ursachen: zum einen sind die Kapazitäten unserer Verkehrsinfrastruktur immer mehr bis an die Grenzen ausgeschöpft, zum anderen gibt es durch zahlreiche bauliche Sanierungen unter Verkehr weitere Nadelöhre auf unserem Verkehrsnetz, die den Verkehrsfluss zusätzlich behindern. Anschaulich erleben wir dies im Zusammenhang mit überfälligen Sanierung des Autobahntunnels Schänzli.

In absehbarer Zeit werden weitere Tunnelbauwerke (Belchen, Nordtangente, etc.) im Rahmen von Instandhaltungsarbeiten teilweise oder total saniert werden müssen. Unsere ganze Verkehrsinfrastruktur muss ca. alle 25 Jahre baulich saniert werden. Somit wird auch der Schänzli-Tunnel in 25 Jahren erneut für Unterhaltsarbeiten teilweise oder vollständig gesperrt werden müssen. Infolge stetigen Verkehrswachstums durch Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums werden sich diese Probleme weiter akzentuieren.

Während für die anstehende Sanierung der beiden Belchen-Röhren derzeit eine dritte Röhre gebaut wird (zur Haltung der aktuellen Kapazitäten), bestehen für die Nordtangente keinerlei Redundanzen – nicht mal benutzbare Pannestreifen existieren. Eine teilweise oder gesamte Sperrung der Nordtangente wird zu einem kompletten Verkehrszusammenbruch auf dem untergeordneten Netz führen und kann daher keine Option sein.

Die Baselbieter Stimmbevölkerung hat 2015 das Planungs-Projekt ELBA abgelehnt, obwohl es in etwa zu gleichen Teilen Projekte zu Kapazitätserweiterungen für ÖV und MIV enthielt und obwohl es lediglich um diesbezügliche Planungsarbeiten ging (und nicht um Luxusstrassen für Fr. 1.8 Milliarden, wie im Abstimmungskampf fälschlicherweise dargestellt).

Eine Alternative wurde weder während noch nach der Abstimmung präsentiert, auch der ÖV verfügt über keine freien Kapazitäten zur Verkehrsübernahme. Der tägliche Stau auf den Hauptverkehrsachsen der Nordwestschweiz kann mit dieser Ablehnung erwartungsgemäss nicht reduziert

oder aufgelöst werden. Ganz im Gegenteil: eine Studie des Bundesamtes für Raumentwicklung aus dem Jahre 2014 weist schweizweit Staukosten von deutlich über 1 Mia CHF – pro Jahr aus (Kosten für Zeit, Energie, Umwelt und Unfälle). Angesichts dieser Tatsache und dem Umstand, dass der Wirtschaftsraum Basel die Nummer 2 in der Schweiz und auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur dringend angewiesen ist, rechtfertigen sich entsprechende Investitionen in unsere Verkehrsinfrastruktur. Überdies verursacht der Stau auch ökologisch stark negative Effekte.

Die Infrastrukturanlagen der öffentlichen Hand werden üblicherweise über einen sehr langen Zeitraum geplant und nach erteilten Baubewilligungen erstellt. Vor diesem Hintergrund muss jetzt über Kapazitäten und Infrastrukturen für die Phase «2040+» nachgedacht werden. Signale aus dem Kanton Basel-Stadt deuten darauf hin, dass das zur Umsetzung bereite Projekt «Gundelitunnel» in absehbarer Zeit gebaut werden wird – dieser könnte ein wichtiges Teilstück eines Gesamtsystems werden.

Der Regierungsrat wird aufgefordert:

- **Die Kapazität der Hochleistungsstrassen der Nordwestschweiz ist zu überprüfen – insbesondere für den Zeitraum nach 2040.**
- **Auf der daraus entstehenden Liste mit notwendigen Projekten sind die einzelnen Strassenbauprojekte zu priorisieren und mit Ausführungsempfehlungen zu versehen (bezüglich Terminen). Dies unter Berücksichtigung der laufenden Projekte des AST-RA sowie laufender und geplanter Investitionen für den ÖV.**
- **Für die einzelnen Projekte sind nebst Trassierungsvorschlägen grobe Schätzungen für Kosten und Termine abzugeben, insbesondere für:**
 - **Langfristige Lösung des Knotens Hagnau (inkl. Schänzlitunnel)**
 - **Zubringer Bachgraben – und dessen Anbindung an die Nordtangente (Entlastungsstrecke für Tunnel-Schliessungen)**
 - **Verbindung Augst – Hagnau (ev. Redundanzen zur bestehenden A2)**
 - **Anschluss Tunnel Binningen an den zur Umsetzung bereite Gundelitunnel**
- **Die Projekte sollen nachhaltig umgesetzt werden können und nebst bautechnischen Vorschriften insbesondere auch den Umweltschutzanforderungen genügen – es soll möglichst kein neues Landwirtschaftsland überbaut werden.**
- **Bei den Abklärungen sollen auch die technologischen Entwicklungen bei MIV-Fahrzeugen einfließen (welche auf Kapazitäten der Strasseninfrastruktur zweifellos einen günstigen Einfluss haben werden).**