



An den Grossen Rat

17.5356.02

15.5484.03

BVD/P175356/P155484

Basel, 28. Februar 2018

Regierungsratsbeschluss vom 27. Februar 2018

Stellungnahme zur Motion Dominique König-Lüdin und Konsorten betreffend „Stop Gundelitunnel“ sowie Bericht zum Anzug Otto Schmid und Konsorten betreffend „Verzicht auf den Gundelitunnel“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 14. Dezember 2017 die nachstehende Motion Dominique König-Lüdin und Konsorten dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

Mit dem Anzug 15.5484.01 betreffend Verzicht auf den Gundelitunnel beauftragte der Grosse Rat im Januar 2017 die Regierung zu prüfen und zu berichten, ob auf das Projekt Gundelitunnel endgültig verzichtet und beim Bund die Streichung aus dem Netzbeschluss Nationalstrassen beantragt werden kann.

Mit Erstaunen lesen wir im Legislaturplan 2017- 2021 des Regierungsrates: *"Der Zubringer Bachgraben könnte langfristig zu einer südwestlichen Umfahrung von Basel erweitert werden, in die auch das Projekt Gundelitunnel mit entsprechenden Anpassungen als Teilstück integriert werden soll."*

Die Zielsetzung des Regierungsrates bzgl. Planung des Gundeldingtunnels widerspricht sowohl dem Ziel der Verkehrsreduktion um 10% gemäss Volksbeschluss, den Zielsetzungen des Luftreinhalteplans, dem Anzug Otto Schmid als auch der Petition "Nein zum Gundeli-Tunnel". Die Auskunft beim zuständigen Departementsvorsteher hat ergeben, dass mit dem Anzug Schmid nur geprüft werden solle, ob auf das Projekt verzichtet werden kann und dass dies kein verbindlicher Auftrag sei. Zudem werde diese Strasse vom Bund finanziert. Die Motionäre kritisieren die Haltung des Regierungsrates, sich bei seiner Planung über den Volkswillen und über einen Grossratsbeschluss leichtfertig hinweg zu setzen.

Mit der vorliegenden Motion wird der Regierungsrat deshalb aufgefordert, sich verbindlich gegen den Ausbau von Strassenkapazitäten im Perimeter des Gundeldingtunnels einzusetzen.

Dominique König-Lüdin, Aeneas Wanner, Raphael Fuhrer, Otto Schmid, David Wüest-Rudin, Stephan Luethi-Brüderlin, Sibylle Benz, Jörg Vitelli, Jeremy Stephenson, Thomas Müry

Wir nehmen zu dieser Motion wie folgt Stellung:

1. Zur rechtlichen Zulässigkeit der Motion

§ 42 GO bestimmt über die Motion:

§ 42. Inhalt und Eintretensbeschluss

¹ In der Form einer Motion kann jedes Mitglied des Grossen Rates oder eine ständige Kommission den Antrag stellen, es sei der Regierungsrat zu verpflichten, dem Grossen Rat eine Vorlage zur Änderung der Verfassung oder zur Änderung eines bestehenden oder zum Erlass eines neuen Gesetzes oder eines Grossratsbeschlusses zu unterbreiten.

^{1bis} In der Form einer Motion kann zudem jedes Mitglied des Grossen Rates oder eine ständige Kommission den Antrag stellen, es sei der Regierungsrat zu verpflichten, eine Massnahme zu ergreifen. Ist der Regierungsrat für die Massnahme zuständig, so trifft er diese oder unterbreitet dem Grossen Rat den Entwurf eines Erlasses gemäss Abs. 1, mit dem die Motion umgesetzt werden kann.

² Unzulässig ist eine Motion, die auf den verfassungsrechtlichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates, auf einen Einzelfallentscheid, auf einen in gesetzlich geordnetem Verfahren zu treffenden Entscheid oder einen Beschwerdeentscheid einwirken will.

³ Tritt der Rat auf die Motion ein, so gibt er dem Regierungsrat Gelegenheit, in- nert drei Monaten dazu Stellung zu nehmen, insbesondere zur Frage der rechtli- chen Zulässigkeit des Begehrens.

Die Motion ist sowohl im Kompetenzbereich des Grossen Rates wie auch in demjenigen des Re- gierungsrates zulässig. Ausserhalb der verfassungsrechtlichen Kompetenzaufteilung (vgl. § 42 Abs. 2 GO) ist der betroffene Zuständigkeitsbereich somit keine Voraussetzung der rechtli- chen Zulässigkeit. Die Frage nach der Zuständigkeit ist im Rahmen der inhaltlichen Umsetzung eines Motionsanliegens aber von entscheidender Bedeutung, da sie die Art der Umsetzung vor- gibt. Es gilt, das Gewaltenteilungsprinzip zwischen Grosse Rat und Regierungsrat zu beachten, denn beide sind gestützt auf das Legalitätsprinzip an Erlasse gebunden, die die Entscheidungs- befugnisse auf die Staatsorgane aufteilen. Je nach betroffenem Kompetenzbereich richtet sich die Umsetzung entweder nach § 42 Abs. 1 GO oder nach § 42 Abs. 1bis GO. Liegt die Motion im Zuständigkeitsbereich des Grossen Rates, wird sie mit einer Verfassungs-, Gesetzes- oder Be- schlussvorlage erfüllt (§ 42 Abs. 1 GO). Eine Motion, die auf eine Materie im Kompetenzbereich des Regierungsrates zielt, wird mit einer Verordnungsänderung respektive mit einem anderen Mittel der Exekutive erfüllt (§ 42 Abs. 1bis GO), oder aber dem Grossen Rat wird ein Geset- zesentwurf vorgelegt, der die Kompetenzverteilung zugunsten des Grossen Rates verändert (§ 42 Abs. 1bis Satz 2 GO).

Mit der vorliegenden Motion soll der Regierungsrat beauftragt werden, sich verbindlich gegen den Ausbau von Strassenkapazitäten im Perimeter des Gundeldingertunnels einzusetzen.

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 Natio- nalstrassen und dessen Benutzbarkeit sicher. Das gestützt auf diese Bundeskompetenz erlas- sene 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. Das Pro- jekt Autobahnanschluss Basel-City («Gundeldingertunnel») ist Teil des Nationalstrassennetzes und basiert auf dem von der Bundesversammlung gestützt auf Art. 11 Abs. 1 NSG verabschiede- ten Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz vom 21. Juni 1960 (SR 725.113.11). Dieser sieht vor, dass das Gebiet Basel-City mit einer Nationalstrasse zu erschliessen sei. Mit dem Netzbeschluss ist somit endgültig entschieden worden, dass im fraglichen Geviert eine Natio- nalstrasse erstellt werden soll. An diesen Entscheid der Bundesversammlung ist der Regierungsrat gebunden (Art. 11 Abs. 1 NSG). Kantonale verkehrspolitische oder umweltschutzrechtliche Bestimmungen können im Lichte der gemäss Art. 5 Abs. 2 NSG vorzunehmenden Interessenab- wägung bei der Ausgestaltung der beschlossenen Nationalstrassen berücksichtigt werden.

Die Motion gibt keine konkrete Handlungs- und Umsetzungsanweisungen vor. Sie formuliert ein politisches Ziel und fordert vom Regierungsrat, sich gegen den Ausbau von Strassenkapazitäten

im Perimeter des Gundeldingertunnels einzusetzen. Die Motion gibt ihm damit verbindlich vor, in eine bestimmte Richtung zu agieren, belässt ihm aber bezüglich Umsetzung einen Handlungsspielraum. Der Regierungsrat kann sich im Sinne einer Massnahme nach § 42 Abs. 1bis GO beispielsweise beim Bund für die Streichung des Gundeldingertunnels aus dem Netzbeschluss der Nationalstrassen einsetzen, um das geforderte Ziel zu erreichen. Ohne diesen Handlungsspielraum wäre die rechtliche Zulässigkeit der Motion vor dem Hintergrund der zitierten bundesrechtlichen Vorgaben möglicherweise in Frage gestellt gewesen.

Es spricht nach dem Gesagten kein höherrangiges Recht wie Bundesrecht oder kantonales Verfassungsrecht gegen den Motionsinhalt. Die Motion verlangt auch nicht etwas, das sich auf den verfassungsrechtlichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates, auf einen Einzelfallentscheid, auf einen in gesetzlich geordnetem Verfahren zu treffenden Entscheid oder einen Beschwerdeentscheid bezieht.

Die Motion ist aufgrund dieser Erwägungen als rechtlich zulässig anzusehen.

2. Inhaltliche Stellungnahme

2.1 Strategie Hochleistungsstrassen

Bereits in der Strategie „Hochleistungsstrassen“ aus dem Jahr 2015 hält der Regierungsrat fest, dass er das ursprüngliche Projekt des Gundeldingertunnels, auch bekannt als „Autobahnananschluss Basel City (ABAC)“, nicht mehr weiterverfolgen will. Die Gründe für die damalige und nach wie vor gültige Haltung des Regierungsrates sind, dass ein im Bereich des Dorenbachviadukts endender Autobahnzubringer zwar das Gundeldingerquartier und die heute übermässig stark belastete Nauenstrasse massgeblich entlasten kann, dafür aber zu einer Verschlechterung der Situation im Bereich Basel-West und Binningen führen würde, wo der Gundeldingertunnel enden sollte. Gleichzeitig hat der Regierungsrat in seiner Strategie festgehalten, dass eine Hochleistungsstrasse unter dem Gundeldingerquartier nur dann sinnvoll ist, wenn diese als **Teil eines Ringsystems weitergeführt und mit der Nordtangente** verbunden werden kann. Auch an dieser strategischen Position hält der Regierungsrat weiterhin fest. Er verfolgt damit insbesondere das vom Bundesrat im April 2006 mit dem Programmteil zum Sachplan Verkehr behördenverbindlich in Kraft gesetzte Prinzip von strassenseitigen Ringschlüssen in Grossagglomerationen.

Im Jahr 2015 hat der Regierungsrat das weitere Vorgehen betreffend den Hochleistungsstrassenabschnitt vom Gellertdreieck zum Dorenbachviadukt im Wesentlichen vom Entscheid des Kantons Basel-Landschaft hinsichtlich einer stadtnahen Tangente abhängig gemacht, da diese den sinnstiftenden Ringschluss zur Nordtangente ermöglichen würde.

2.2 Abstimmung zu ELBA und weiteres Vorgehen

Der Landratsbeschluss betreffend Finanzierung der Planung und Projektierung von ELBA¹, auch umfassend das Projekt der stadtnahen Tangente, wurde bekanntlich am 8. November 2015 vom Baselbieter Stimmvolk abgelehnt. Entgegen der Interpretation der Motionärin hat aber der Regierungsrat BL das Projekt der stadtnahen Tangente damit nicht verworfen. Ganz im Gegenteil hält er auf seiner Website öffentlich fest, dass der Variantenentscheid zu ELBA „Ausbau“ oder „Umbau“ nicht Gegenstand der Abstimmung war. Das Volk hätte mit seinem Nein die hohen Kosten und nicht die Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil (ELBA) abgelehnt². **Damit können aus Sicht Regierung BL die einzelnen „Ausbau“-Massnahmen, wozu insbesondere die stadtnahe Tangente zählt, en bloc in den Kantonalen Richtplan eingetragen werden.** In dieser Situation hat sich die Regierung BL nochmals dezidiert zur Variante „Ausbau“ bekannt. Er

¹ Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil

² <https://www.baselland.ch/politik-und-behorden/regierungsrat/dossier/elba>

hat damit seiner klaren Haltung Nachdruck verliehen, dass das Leimental und insbesondere Allschwil dringend Lösungen für die seit langem bestehenden Verkehrsprobleme brauchen. Dieses Bekenntnis wird auch vom Landrat gestützt, was für die Regierung BL ein mehr als deutliches Zeichen ist, sich bei ihren Überlegungen weiterhin an der Stossrichtung „Ausbau“ und damit an einer stadtnahen Tangente zu orientieren. Aufgrund des Interesses, das nun der Bund an einer Ringlösung zeigt (vgl. unten), könnte das Hauptargument der negativen ELBA-Abstimmung infolge zu hoher Kosten entkräftet werden.

Vor diesem Hintergrund hält auch der Regierungsrat BS an seiner strategischen Stossrichtung einer Hochleistungsstrasse zwischen dem Gellertdreieck und dem Gebiet Dorenbach als integraler Bestandteil eines Ringsystems fest.

2.3 STEP Nationalstrassen

Mindestens so wichtig für die Position des Regierungsrates sind die aktuellsten Ausführungen gemäss der am 17. Januar 2018 vom Bundesrat in Vernehmlassung gegebenen Botschaftsvorlage zum aktualisierten Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP Nationalstrassen). Mit der darin vorliegenden Langfristperspektive Nationalstrassen legt der Bundesrat erstmals seine Vorstellungen zur langfristigen Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes vor. Diese orientiert sich an den übergeordneten Vorgaben und Konzepten, insbesondere am «Sachplan Verkehr», an der «nationalen Infrastrukturstrategie», am «Raumkonzept Schweiz» sowie am «Orientierungsrahmen Mobilität 2040».

Diesem langfristigen Zukunftsbild des Nationalstrassennetzes ist kein konkreter Zeithorizont hinterlegt. Es dient als Orientierung für die zukünftigen Planungen der nationalen Verkehrsinfrastrukturen und bildet den Rahmen für die Festlegung der Realisierungshorizonte und Ausbauschritte des STEP Nationalstrassen. Dabei weist der Bundesrat in seinen Zukunftszielen insbesondere darauf hin, dass die Basis für die Festlegung der langfristig notwendigen Erweiterungsmassnahmen eine vorgängig definierte Verkehrsqualität bildet. Um diese zu erreichen und zu bewahren, müssen die bestehenden sowie die zukünftigen Kapazitätsengpässe beseitigt und die Funktionsfähigkeit der Nationalstrassen aufrecht erhalten werden.

Die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit stellt die Betreiber vor zunehmende Herausforderungen. Verantwortlich dafür sind die oft fehlenden Ausweichrouten (Netzredundanz), die über weite Strecken nur noch beschränkt verfügbaren Kapazitätsreserven sowie die bestehenden Inhomogenitäten im Netz, wovon auch Basel mit der Osttangente besonders betroffen ist. Diese erschweren zunehmend die Bewältigung von Netzstörungen sowie die Durchführung von grösseren Instandsetzungsarbeiten (z.B. keine Standstreifen entlang der Nordtangente). In besonderem Masse gilt dies für die Instandsetzung von Tunnels und anderen kritischen Kunstbauwerken. **Entsprechend können mit zusätzlichen Ausweichrouten – wie z.B. der stadtnahen Tangente in Form eines im Westen der Stadt Basel beginnenden Rings – ausreichende Kapazitätsreserven auf den wichtigsten Verbindungen sichergestellt werden.** Des Weiteren kann der erforderliche Unterhalt durch den Bund gemäss seiner „Langfristperspektive Nationalstrassen“ gewährleistet werden, indem Inhomogenitäten im Netz beseitigt werden.

2.4 Sich abzeichnende Trends

Nicht zuletzt weist der Regierungsrat darauf hin, dass sich unter dem Eindruck der Digitalisierung und der Automatisierung heute schon Trends abzeichnen, welche massive Veränderungen in Bezug auf die künftige Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse erwarten lassen. Fachleute sind sich einig, dass der öffentliche Verkehr zunehmend individueller werden wird, während der Individualverkehr einen stärkeren öffentlichen Charakter annehmen wird. Die Bedeutung der Strasse als Verkehrsträger wird dabei tendenziell wohl eher zunehmen. Auch vor diesem Hintergrund wäre es unklug, sich zum heutigen Zeitpunkt eine Option auf ein langfristig wirkendes Ringsystem zu verbauen.

2.5 Schlussfolgerungen des Regierungsrates

Der Regierungsrat unterstützt das Anliegen des Bundesrates, dass die Schweiz langfristig über qualitativ hochstehende, verfügbare, leistungsfähige, zuverlässige, auf die Bedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft in allen Landesteilen zugeschnittene sowie international konkurrenzfähige Nationalstrassen verfügt.

Vor dem dargelegten Hintergrund sollen die Planungen am Autobahnanschluss Basel-City (Gundeldingtunnel) gemeinsam mit dem Bundesamt für Strassen ASTRA wieder aufgenommen werden. Indem die langfristige Option einer Ringlösung zwischen der A2/A3 im Gellertdreieck und der Nordtangente resp. der A35 zusammen geplant wird, kann eine zur Nordtangente redundante Verkehrsführung mit den erforderlichen Kapazitäten im Nationalstrassennetz geschaffen werden. Auch die Nordtangente könnte dann ohne gravierende Verkehrsbeeinträchtigungen unterhalten werden. Der Regierungsrat geht davon aus, dass der Bund ein hohes Interesse an der längerfristigen Realisierung einer Ringlösung haben muss und deshalb auch bereit sein dürfte, diese in das Nationalstrassennetz aufzunehmen und zu finanzieren.

Aufgrund dieser Ausgangslage ist nicht davon auszugehen, dass der Bundesrat wie von der Motionärin gefordert die Streichung des Hochleistungsstrassenabschnittes Gellertdreieck–Dornbach (Gundeldingtunnel) aus dem Netzbeschluss der Nationalstrassen unterstützen wird, da dieser Abschnitt integraler Bestandteil einer allfälligen Ringlösung ist.

Der Regierungsrat weist auch darauf hin, dass der Gundeldingtunnel als Teil eines Ringsystems keineswegs dem Ziel der Verkehrsreduktion widerspricht, wie dies von der Motionärin behauptet wird. Der Tunnelabschnitt – wie generell die Schweizer Nationalstrassen auch – dient im Gegenteil der Drainierung bzw. Kanalisierung desjenigen Verkehrs, der heute auf den Stadtstrassen im Gundeldingerquartier verkehrt und dieses unnötigerweise belastet.

Wie die nachfolgende Tabelle zeigt, liegt der Anteil des Durchgangsverkehrs auf den beiden Hauptachsen Gundeldingerstrasse und Dornacherstrasse sowohl gemäss den Berechnungen mit dem Gesamtverkehrsmodell als auch gemäss der „Verkehrserhebung Gundeldingen 2012“ bei rund 50%:

Anteil Durchgangsverkehr	Erhebung ein Werktag 2012	Gesamtverkehrsmodell mittlerer Werktagsverkehr
Gundeldingerstrasse, Eingang Gundeli	53%	61%
Dornacherstrasse, Eingang Gundeli	55%	50%

Ein grosser Teil dieses Durchgangsverkehrs führt heute ins Birstal bzw. weiter nach Osten und könnte potenziell in einen Tunnel (mit Anschluss an A18 und A2) unter dem Gundeldingerquartier hindurch verlagert werden. Es sei auch darauf hingewiesen, dass die Route A2–Nauenstrasse–Peter Merian Brücke–Margrethen (bzw. in der Rückrichtung) je nach Tageszeit schneller oder ähnlich schnell ist, wie die Fahrt über die Gundeldinger- und Dornacherstrasse und auch auf dieser Route ein gewisser Durchgangsverkehr abgewickelt wird, der mit einem Tunnel unter dem Gundeldingerquartier aufgenommen werden könnte.

Auch widerspricht der Tunnelabschnitt nicht dem Luftreinhalteplan, sondern unterstützt diesen, indem der heutige häufig im stop-and-go fliessende Verkehr verflüssigt wird und damit deutlich weniger Luftschadstoffe entstehen (siehe „Nachhaltige Gestaltung von Verkehrsräumen im Siedlungsbereich“, Bericht des Bundesamtes für Umwelt, 2011 bzw. „Aktionsplan gesunde Luft in Wohnquartieren im Kanton Basel-Stadt“, Bericht des Lufthygieneamtes beider Basel, 2013, Seite

6³). Es sei an dieser Stelle jedoch auch erwähnt, dass bis zu einer allfälligen Inbetriebnahme des Ringsystems nur noch wenige Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren verkehren werden. Ebenso wenig wird diese neue Fahrzeuggeneration noch massgebliche Lärmemissionen mit sich bringen, da beim Verlassen der Tunnels auf das Lokalstrassennetz die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h beträgt und Elektrofahrzeuge in diesem Geschwindigkeitsbereich nur sehr geringe Lärmemissionen aufweisen.

Der Regierungsrat stellt fest, dass die Bevölkerung laufend wächst und dadurch die Pendlerströme deutlich zunehmen. Zur Lösung der Verkehrsprobleme in unserer Region braucht es deshalb ein ausgewogenes Verkehrssystem. Nebst dem Ausbau der Kapazitäten im Bereich der Hochleistungsstrassen braucht es zwingend auch einen Ausbau beim schienen- und strassengebundenen öffentlichen Verkehr (ÖV) und beim Veloverkehr. Im Perimeter einer künftigen stadtnahen Tangente sollen deshalb gemeinsam mit dem Kanton Basel-Land kurz- bis mittelfristig eine verbesserte Tramerschliessung des Leimentals, eine Verlängerung der Tramlinie 8 von der Neuweilerstrasse in Richtung Allschwil, eine neue S-Bahn-Haltestelle Morgartenring, eine verbesserte ÖV-Erschliessung des Allschwiler Bachgraben-Gebiets sowie der Schienenanschluss des Flughafens Basel-Mulhouse realisiert werden. Längerfristig soll das Herzstück der trinationalen S-Bahn in Verbindung mit Zulaufstrecken aus dem trinationalen Umland eine wesentliche Verbesserung der ÖV-Erschliessung der Region Basel bringen.

Mit der stadtnahen Tangente, die auch den Abschnitt Gellertdreieck bis Dorenbach umfasst (ehemals Gundeldingtunnel), soll nun ein langfristiges Projekt zusammen mit dem Kanton Basel-Landschaft und dem Bund geprüft werden. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt geht es vorerst darum, zusammen mit den Partnern die Zweckmässigkeit für das Hochleistungsstrassen-Ringsystem zu beurteilen. Dabei müssen nebst der verkehrlichen Wirkung der stadtnahen Tangente auch dessen Raumwirksamkeit sowie alternative Möglichkeiten zur Lösung des Verkehrsproblems geprüft werden (z.B. mittels Massnahmen im ÖV resp. kombinierte Möglichkeit aus MIV und ÖV). Die in der Motion vorgebrachte Forderung, der Regierungsrat solle „sich verbindlich gegen den Ausbau von Strassenkapazitäten im Perimeter des Gundeldingtunnels einsetzen“, würde bedeuten, dass sich der Regierungsrat nicht mehr für die wichtige Verkehrsentslastung im Gundeldingerquartier, in Binningen und Allschwil sowie den angrenzenden Basler Quartieren durch eine unterirdische Strassenführung einsetzen könnte. Zudem erschwert die Motion die ausgewogene, sämtliche Verkehrsträger berücksichtigende und mit Baselland sowie dem Bund abgestimmte Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur. Und zuletzt verursacht sie für die kommende und wiederkehrenden Gesamterneuerungen(n) der bestehenden Nordtangente fehlende Redundanzen.

Aus all diesen Gründen ist die Motion Dominique König-Lüdin und Konsorten aus Sicht des Regierungsrates abzulehnen.

3. Bericht zum Anzug Otto Schmid und Konsorten betreffend Verzicht auf den Gundelitunnel

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 13.01.2016 den Anzug Otto Schmid und Konsorten betreffend Verzicht auf den Gundelitunnel dem Regierungsrat überwiesen (16/02/21.3G).

«Anzug betreffend Verzicht auf den Gundelitunnel

In der Volksabstimmung vom 8. November 2015 hat sich der Kanton Basel-Landschaft klar gegen die Variante Ausbau der ELBA-Planung ausgesprochen. Damit ist die sogenannte "Stadtnahe Tangente" - bestehend aus dem Gundelitunnel auf baselstädtischen Boden, sowie dem Binningertunnel, dem Allschwilertunnel und dem Zubringer Allschwil - vom Tisch.

Wie der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt in seiner Strategie Hochleistungsstrassen vom April 2015 ausführt, kann der Gundelitunnel seine positive Wirkung nicht als isoliertes Bauwerk sondern nur als Teilstück einer "Stadtnahen Tangente" im Sinne eines Ringsystems voll entfalten. Da die

³ Durch den Bau des Gundeldingtunnels inkl. Der Umsetzung von begleitenden Massnahmen könnten rund 4'000 Einwohner/innen im Gundeldingerquartier und ca. 100 Einwohner/innen an der Zürcherstrasse von übermässigen Schadstoffbelastungen entlastet werden.

"Stadtnahe Tangente" in Basel-Landschaft gescheitert ist, sind die Unterzeichneten der Auffassung, dass nun konsequenterweise auf den Gundelitunnel in Basel-Stadt verzichtet und damit über eine halbe Milliarde Franken Steuergelder in Basel und beim Bund gespart werden sollen. Die Unterzeichneten bitten die Regierung zu prüfen und zu berichten, ob auf das Projekt Gundelitunnel endgültig verzichtet und beim Bund die Streichung aus dem Netzbeschluss Nationalstrassen beantragt werden kann.»

Wir berichten zum Anzug wie folgt:

Das Anliegen des Anzugstellers ist praktisch deckungsgleich mit der Motion Dominique König-Lüdin und Konsorten betreffend „Stop Gundelitunnel“ – Stellungnahme, weshalb der Regierungsrat auf die Stellungnahme gemäss Pkt. 3. verweist.

4. Antrag

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Motion Dominique König-Lüdin und Konsorten betreffend „Stop Gundelitunnel“ dem Regierungsrat nicht zu überweisen.

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir Ihnen zudem, den Anzug Otto Schmid und Konsorten betreffend „Verzicht auf den Gundelitunnel“ abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin