



An den Grossen Rat

18.5388.02

BVD/P185388

Basel, 17. April 2019

Regierungsratsbeschluss vom 16. April 2019

Motion Danielle Kaufmann und Konsorten betreffend „Planungsmoratorium Autobahn-Westring“ – Stellungnahme

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 16. Januar 2019 die nachstehende Motion Danielle Kaufmann und Konsorten dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

„In Basel-Stadt gilt der Volksauftrag, den Autoverkehr um 10 Prozent zu reduzieren. Die beiden Regierungen handeln mit der Planung zum Westring gegen den Volkswillen in beiden Kantonen. Das Baselbieter Stimmvolk hat Elba, also die Planung für einen Autobahnring von Allschwil über Binningen, sowie die Anbindung des Leimentals an den Bahnhof SBB an der Urne deutlich verworfen. Neue Autobahnen laufen den Klima- und Luftreinhaltzielen deutlich entgegen, denn sie schaffen in erster Linie zusätzlichen Autoverkehr und verlagern den Verkehr von der Schiene auf die Strasse. Basel hat auf diesem Perimeter keine Verkehrsprobleme und ist nicht bereit, die Emissionen der Nachbarn auf dichtem Boden zu lösen. Die Realisierung eines solch gigantischen Projektes braucht zudem Jahrzehnte. Bis dahin entsprechen die dem Westring zu Grunde liegenden Mobilitätsvorstellungen längst nicht mehr den dann geltenden Bedürfnissen. Milliardeninvestitionen in Autobahn-Tunnels sind somit auch finanzpolitisch nicht zu verantworten.

Die Unterzeichnenden dieser Motion kritisieren die momentane Prioritätensetzung des Bundes und der beiden Kantonsregierungen deutlich. Während der Bund nicht bereit ist, das Herzstück zu finanzieren und die Kantonsregierungen den Tramausbau und die Veloinfrastruktur nur schleppend voranbringen, soll neben dem Rheintunnel mit vier zusätzlichen Spuren (Osttangente) nun auch noch ein gesamter Westring unter Basel-West, Binningen und Allschwil entstehen. Dies führt auf der Nord-Süd-Achse zu einer zehn- bis zwölfspurigen Autobahn durch Basel. Der Bund möchte fälschlicherweise die Verkehrsprobleme der Region durch einen Ausbau der Strasse lösen. Stau beseitigen mit neuen Strassen ist die Strategie des letzten Jahrhunderts, bestätigt auch der Think-Tank Avenir Suisse. Mit der Präsentation zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes führen die Kantone bei der Basel diese veraltete Strategie, die nie funktioniert hat, fort. Dies ist weder umwelt- noch finanzpolitisch sinnvoll.

Die Politik muss den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr und intelligente Mobilitätslösungen fördern. Wir brauchen Lösungen, die umweltfreundlich, platzsparend und lärmreduziert sind.

Mit der vorliegenden Motion wird der Regierungsrat deshalb aufgefordert, sich verbindlich gegen die Planung der zusätzlichen Stadtautobahnen Westring im Kanton Basel-Stadt (auch unterirdisch) und der damit erweiterten Strassenkapazitäten einzusetzen. Der Planungsstopp soll 10 Jahre gelten oder solange bis die Finanzierung des alternativen Schienenprojekts Herzstück gesichert ist und emissionsarme Elektromobile mehr als 50% Marktanteil haben.

Danielle Kaufmann, Aeneas Wanner, Raphael Fuhrer, Tonja Zürcher, Lisa Mathys, David Wüest-Rudin, Thomas Grossenbacher, Michael Wüthrich, Tim Cuénod, Barbara Wegmann, Beda Baumgartner, Ursula Metzger, Sibylle Benz, Kaspar Sutter“

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-ner drei Monaten dazu Stellung zu nehmen, insbesondere zur Frage der rechtlichen Zulässigkeit des Begehrens.

Die Motion ist sowohl im Kompetenzbereich des Grossen Rates wie auch in demjenigen des Regierungsrates zulässig. Ausserhalb der verfassungsrechtlichen Kompetenzaufteilung (vgl. § 42 Abs. 2 GO) ist der betroffene Zuständigkeitsbereich somit keine Voraussetzung der rechtlichen Zulässigkeit. Die Frage nach der Zuständigkeit ist im Rahmen der inhaltlichen Umsetzung eines Motionsanliegens aber von entscheidender Bedeutung, da sie die Art der Umsetzung vorgibt. Es gilt, das Gewaltenteilungsprinzip zwischen Grosse-m Rat und Regierungsrat zu beachten, denn beide sind gestützt auf das Legalitätsprinzip an Erlasse gebunden, die die Entscheidungsbefugnisse 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 Beschlussvorlage 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 Gesetzesentwurf vorgelegt, der die Kompetenzverteilung zugunsten des Grossen Rates verändert (§ 42 Abs. 1bis Satz 2 GO).

Mit der vorliegenden Motion wird der Regierungsrat aufgefordert, sich verbindlich gegen die Planung der zusätzlichen Stadtautobahn Westring im Kanton Basel-Stadt (auch unterirdisch) und der damit erweiterten Strassenkapazitäten einzusetzen. Der Planungsstopp soll zehn Jahre gelten oder solange bis die Finanzierung des alternativen Schienenprojekts Herzstück gesichert ist und emissionsarme Elektromobile mehr als 50% Marktanteil haben.

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. 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. Kantonale

verkehrspolitische Bestimmungen können im Lichte der gemäss Art. 5 Abs. 2 NSG vorzunehmenden Interessenabwägung bei der Ausgestaltung der beschlossenen Nationalstrassen berücksichtigt werden. Ein Netzbeschluss der Bundesversammlung zum Autobahn-Westring ist noch nicht ergangen.

In der Frühlingssession 2019 hat der Ständerat entschieden, das «Herzstück» Basel in den Bahnausbaustritt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur aufzunehmen. Der Nationalrat wird voraussichtlich in der Sommersession 2019 darüber befinden.

Die Motion gibt keine konkreten Handlungs- und Umsetzungsanweisungen vor. Sie formuliert ein politisches Ziel und fordert vom Regierungsrat, sich gegen den Ausbau von Strassenkapazitäten im Perimeter Basel-West 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 beim Bund gegen die Planung der zusätzlichen Stadtautobahn Westring im Kanton und der damit erweiterten Strassenkapazitäten einsetzen, um das geforderte Ziel zu erreichen, zumal die Autobahn von den eidgenössischen Räten gegenwärtig noch nicht verbindlich beschlossen und das Bundesamt für Strassen (ASTRA) erst an Zweckmässigkeits- und Machbarkeitsabklärungen ist. Ohne diesen Handlungsspielraum wäre die rechtliche Zulässigkeit der Motion vor dem Hintergrund der zitierten bundesrechtlichen Vorgaben möglicherweise in Frage gestellt gewesen.

Eine Motion, die ein politisches Ziel formuliert und dem Regierungsrat verbindlich vorgibt in eine bestimmte Richtung zu agieren, belässt ihm einen Handlungsspielraum bezüglich Umsetzung nimmt in der Sache aber generell den Meinungsbildungsprozess vorweg. Eine umfassende Berücksichtigung und Abwägung von kantonalen Interessen durch den Regierungsrat wird damit unterbunden, was mit seiner verfassungsrechtlichen Aufgabe der Mitwirkung im Bund gemäss § 110 Abs. 1 lit. b Verfassung des Kantons Basel-Stadt vom 23. März 2005 (KV; SG 111.100) grundsätzlich vereinbar ist, aber aus gesamtkantonaalem Blickwinkel im Einzelfall nicht geboten erscheinen mag. Die Auswirkungen der Motion sind letztlich begrenzt. Einerseits entscheidet die Bundesversammlung auf Antrag des Bundesrates endgültig über die allgemeine Linienführung und die Art der zu errichtenden Nationalstrassen. Andererseits hat der Regierungsrat seine verfassungsrechtlichen Regierungsobliegenheiten, wonach er insbesondere die Entwicklung in Staat und Gesellschaft verfolgt und aufgrund seiner Beurteilung der Lage die Ziele, das Vorgehen und die Umsetzung des kantonalen Handelns bestimmt, wahrzunehmen (§ 104 Abs. 1 lit. a KV). Dem Regierungsrat kann demzufolge mit der vorliegenden Motion die Ausübung der vorgenannten verfassungsrechtlichen Pflichten nicht untersagt werden. Er hat sich zudem an der Planung von Nationalstrassen zu beteiligen. Dies folgt aus den bundesrechtlich geregelten Planungsverfahren, die eine obligatorische Mitwirkung der von Nationalstrassenplanungen betroffenen Kantone vorsehen. Der Regierungsrat kann sich einer solchen bundesrechtlichen Mitwirkung selbstverständlich nicht einfach verweigern. Er darf sich folglich nicht auf den Standpunkt stellen, dass er sich aus politischen Gründen nicht an einer solchen Planung beteiligt. Der Regierungsrat kann zwar im Rahmen seiner Mitwirkung durchaus darauf hinweisen, dass das kantonale Parlament zurzeit keine derartige Planung wünscht; jedoch ist es nicht zulässig, dass er sich seiner fachlichen Mitwirkungspflicht gegenüber den Bundesbehörden entzieht.

Es spricht nach dem Gesagten kein höherrangiges Recht, namentlich Bundesrecht, gegen den Motionsinhalt. Die Motion verlangt auch nicht etwas, das sich 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

Die Motionärinnen und Motionäre fordern den Regierungsrat auf, sich verbindlich gegen die Planung einer Nationalstrasse im Westen des Kantons Basel-Stadt einzusetzen, selbst dann, wenn diese unterirdisch sei. Der im Weiteren mit der Motion geforderte Planungsstopp soll 10 Jahre gelten oder solange bis die Finanzierung des alternativen Schienenprojekts Herzstück gesichert ist, und emissionsarme Elektromobile mehr als 50% Marktanteil haben.

Der Regierungsrat nimmt zur vorliegenden Motion Stellung und verweist auch auf seine Antwort zur Motion Dominique König-Lüdin und Consorten betreffend „Stop Gundelitunnel“ vom 28. März 2018.

2.1 Den wachsenden Mobilitätsbedürfnissen raumsparend, energieeffizient und umweltverträglich Rechnung tragen

Der Kanton Basel-Stadt verfolgt seit vielen Jahren eine nachhaltige städtische Verkehrspolitik, welche die Attraktivität des Lebens- und Wirtschaftsraums in den Mittelpunkt stellt. Die Verkehrspolitik basiert auf einer dichten Siedlungsstruktur mit lebendigen Quartieren, die kurze Wege zwischen Wohnen, Arbeiten, Einkauf und Freizeit ermöglichen, auf einer Förderung des Wohnbaus, um der Zunahme des Pendlerverkehrs entgegenzuwirken, auf Verkehrsmitteln, die den begrenzten städtischen Raum möglichst schonend beanspruchen, und auf einer effizienten Nutzung der bestehenden Infrastruktur. Damit trägt der Regierungsrat den wachsenden Mobilitätsbedürfnissen raumsparend, energieeffizient und umweltverträglich Rechnung. Basel und seine Bewohnerinnen und Bewohner profitieren so von einer höheren Lebensqualität, guter Erreichbarkeit, mehr Verkehrssicherheit und einem effizienten Einsatz der finanziellen Mittel für den Verkehr. Konkret heisst dies unter anderem, dass der Kanton Basel-Stadt weiter in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, insbesondere in grenzüberschreitende Tram- und S-Bahn-Linien sowie in weitere velofreundliche Massnahmen investiert. Zudem führt der Regierungsrat die konsequente Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren weiter und stellt dabei gleichzeitig die Leistungsfähigkeit der Hauptverkehrsachsen für Autos sicher.

Vor diesem Hintergrund werden die Tramnetzentwicklung vorangetrieben und konkrete Verbesserungen im Busnetz realisiert. Die guten Noten, die die Basler Bevölkerung für die Lebensqualität vergibt, und die sehr gute und stetig verbesserte Erreichbarkeit der Stadt, vor allem mit dem Öffentlichen Verkehr, sind Erfolge der Basler Verkehrspolitik, die mit dem Ausbau des Bahnknotens Basel mit einem S-Bahn-Herzstück mit Durchmesserlinien weiter verbessert werden soll. Die Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs zeigt auf den innenstädtischen Strassen trotz Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum einen leichten Rückgang. Zugleich ist beim Veloverkehr eine markante Zunahme der Verkehrsleistung festzustellen. Deutliche Verbesserungen zeigen sich auch im langfristigen Trend bei der Verkehrssicherheit und bei der Luftqualität – beides wichtige Pfeiler einer hohen städtischen Lebensqualität. Mit elektrischen Kehrlichfahrzeugen setzte der Regierungsrat jüngst ein deutliches Zeichen, wie im Kanton fossile Antriebe durch Elektroantriebe ersetzt werden sollen.

Die genannten Beispiele machen deutlich, dass sich der Regierungsrat mit den Motionärinnen und Motionären für die gleichen Ziele einsetzt. Dank dieser erfolgreichen Verkehrspolitik haben sich in den letzten Jahren Verkehrssituation und Lebensqualität im Kanton Basel-Stadt positiv entwickelt. Daran soll auch in Zukunft festgehalten werden.

2.2 Mit ausgewogenem Verkehrssystem auf Wachstum reagieren

Der Regierungsrat stellt fest, dass die Anzahl Arbeitsplätze rascher wächst als die der Wohnbevölkerung und dadurch die Pendlerströme deutlich zunehmen. Zur Lösung der Verkehrsprobleme in unserer Region braucht es deshalb ein ausgewogenes Verkehrssystem. Nebst einem Ausbau beim schienen- und strassengebundenen öffentlichen Verkehr (ÖV) und beim Veloverkehr,

braucht es auch Anpassungen im Bereich der Hochleistungsstrassen und des damit verbundenen Stadtstrassensystems.

Im Grossraum Basel sind die Hochleistungsstrassen (HLS) und die zuführenden Hauptachsen täglich stark belastet, was in den Spitzenstunden Staus und durchschnittlich 20 bis 40 Minuten längere Fahrzeiten pro Fahrt zur Folge hat. Damit können die HLS nicht mehr genügend zur Entlastung der Siedlungsgebiete vom Verkehr beitragen und der Verkehrsfluss wird behindert bzw. es erfolgt eine Verlagerung auf das Stadtstrassennetz. Diese Situation wird sich gemäss den prognostizierten Verkehrszunahmen noch deutlich verschärfen. Die Szenarien des Bundes gehen von einer weiterhin zunehmenden Wohnbevölkerung in der Schweiz aus – besonders in den Agglomerationen. Entsprechend geht der Bund bis 2040 von Verkehrszunahmen des öffentlichen Verkehrs von 50%, des Langsamverkehrs von 30% und des motorisierten Individualverkehrs von knapp 20% aus. Auch im Grossraum Basel ist wegen der zu erwartenden Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzunahme davon auszugehen, dass der Verkehr weiter zunimmt. Bei den Einwohnerinnen und Einwohnern wird für den Zeitraum zwischen 2010 und 2040 für Basel-Stadt je nach Szenario ein Wachstum von 8 bis 24% prognostiziert; für Basel-Landschaft wird ein Wachstum von 12 bis 18%, für den Solothurner Bezirk Dorneck von 11% und für den Aargauer Bezirk Rheinfelden von 29% erwartet. Ebenso wird davon ausgegangen, dass im Kanton Basel-Stadt bis 2040 in den Entwicklungsschwerpunkten ca. 26'000 zusätzliche Arbeitsplätze entstehen; im Kanton Basel-Landschaft sollen nochmals ca. 20'000 Arbeitsplätze hinzukommen. Auch im benachbarten Ausland wird die Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner je nach Teilraum und Prognosezustand um 3 bis 22% zunehmen.

Selbst dann, wenn sämtliche bisher vorgesehenen Projekte zu Verbesserung des Angebots im öffentlichen Verkehr – namentlich die Regio-S-Bahn mit Herzstück und Ausbauten auf den Zulaufstrecken sowie der Tramnetzausbau – umgesetzt werden und wenn der Fahrradverkehr weiter zunimmt, wird es zu einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs kommen. Wie die oben erwähnten Zahlen des Bundes zeigen, wird der Zuwachs des motorisierten Individualverkehrs allerdings deutlich kleiner ausfallen als derjenige des öffentlichen Verkehrs.

Ein gezielter Ausbau der Nationalstrassen nach dem Motto „so viel wie sinnvoll und nötig, so wenig wie möglich“ ist deshalb aus der Perspektive des Bundes zwingend.

2.3 Hochleistungsstrassen-Ringsystem als mögliche Chance prüfen

Seitens des Kantons Basel-Stadt besteht ein grosses Interesse, die Quartierbevölkerung so gut wie möglich vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten. Das Beispiel Nordtangente hat eindrücklich gezeigt, dass es mit einer stadtverträglich konzipierten Hochleistungsstrasse möglich ist, die Stadtstrassen von Verkehr zu entlasten und eine Entwicklung der umliegenden Stadtquartiere in Richtung mehr Wohnlichkeit und besserer Lebensqualität in Gang zu setzen. Falls es sich zeigen wird, dass ein Westring eine ähnliche Entwicklung möglich machen könnte, wäre dies eine enorme Chance für den Kanton und die Region Basel.

Mit der Langfristperspektive Hochleistungsstrassen der Regierungen beider Basel von 2018 wurde das Projekt „Gundelitunnel“ verworfen. Dagegen hat eine explorative Studie des Kantons Basel-Landschaft ergeben, dass ein Westring zu bedeutenden Entlastungen der kantonalen Strassennetze sowohl im Kanton Basel-Landschaft (Allschwil, Binningen, Bottmingen) als auch in Basel-Stadt (Basel West, Gundeli) führen könnte. Ein in Tunnels geführter Westring würde in erster Linie der Kanalisierung eines grossen Teils des Verkehrs dienen, der heute auf den Stadtstrassen im Grossbasel West und Gundeldingerquartier verkehrt und diese Gebiete unnötigerweise belastet.

Der Bund ist verpflichtet, schweizweit ein funktionierendes und sicheres Nationalstrassensystem zu gewährleisten. Die Funktionsfähigkeit des Nationalstrassennetzes stellt die Betreiber heute vor zunehmende Herausforderungen. Verantwortlich sind die über weite Strecken nur noch be-

schränkt verfügbaren Kapazitätsreserven, die oft fehlenden Ausweichrouten (Netzredundanz) sowie Inhomogenitäten im Netz, wovon auch Basel mit der Osttangente besonders betroffen ist. Diese erschweren zunehmend die Bewältigung von Netzstörungen wie z.B. bei Unfällen oder die Durchführung von grösseren Instandsetzungsarbeiten z.B. von Tunnels und anderen kritischen Kunstbauwerken. Mit dem Westring könnte die Stammlinie der A2 im Bereich Hagnau/ Gellert-dreieck mit der Nordtangente resp. der französischen Autobahn A35 verbunden werden. Gleichzeitig könnte eine zur Nordtangente redundante Verkehrsführung geschaffen werden, die die Verfügbarkeit und die Sicherheit des Nationalstrassennetzes unterstützt. Aufgrund dieser Ausgangslage hat auch der Bund ein hohes Interesse an der längerfristigen Realisierung einer Ringlösung und hat dieses Projekt als Vorhaben von nationalem Interesse eingestuft. Der Bund ist es denn auch, der für die Zweckmässigkeitsstudie – in Zusammenarbeit mit den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt – die Federführung übernommen hat. Somit stünde eine Finanzierung durch den Bund im Vordergrund. Obwohl die Streckenführung noch offen ist, zeichnet sich bereits heute ab, dass der Westring höchstens teilweise auf baselstädtischem Boden zu liegen käme.

2.4 Schlussbemerkungen

Basel wächst: die Wirtschaft, das Freizeitangebot und die Bevölkerung. Um die damit verbundene Verkehrszunahme zu bewältigen, braucht es ein ausgewogenes Verkehrssystem. Nebst einem Ausbau beim schienen- und strassengebundenen öffentlichen Verkehr und beim Veloverkehr, braucht es auch Anpassungen im Bereich der Hochleistungsstrassen und des damit verbundenen Stadtstrassensystems, um letzteres wirksam zu entlasten. Im Perimeter eines möglichen künftigen Westrings sollen deshalb auch gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft und dem Bund 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. Ebenso soll das Herzstück der trinationalen S-Bahn in Verbindung mit Zulaufstrecken aus dem trinationalen Umland eine wesentliche Verbesserung der ÖV-Erschliessung der gesamten Region Basel bringen.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt geht es vorderhand darum, dass der Bund zusammen mit den Kantonen BL und BS die Zweckmässigkeit eines Hochleistungsstrassen-Ringsystems beurteilen will. Dabei werden nebst der verkehrlichen Wirkung des Westrings auch dessen Raumwirksamkeit sowie alternative Möglichkeiten zur Lösung des Verkehrsproblems geprüft (z.B. mittels Massnahmen im ÖV resp. kombinierte Möglichkeit aus MIV und ÖV).

Beim Westring handelt es sich um eine Projektskizze für einen Autobahnring, der die Autobahn-Stammlinie aus dem Raum Hagnau mit der Nordtangente und der A35 verbindet. Langfristig könnte ein solcher Autobahnring die Verfügbarkeit und die Sicherheit des Nationalstrassensystems rund um Basel gewährleisten. Ein Westring müsste sowohl Allschwil, Binningen, Bottmingen als auch Basel West und das Gundeli-Quartier deutlich von Autoverkehr entlasten.

Es sei an dieser Stelle auch erwähnt, dass bis zu einer allfälligen Inbetriebnahme eines Ringsystems nur noch wenige Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren verkehren und so die Luftschadstoffemissionen stark reduziert sein werden. Ebenso werden neue elektrische Autos bei tiefen Geschwindigkeiten (≤ 30) leiser sein als die heutigen Fahrzeuge.

Wie in Kapitel 1 ausführlich dargelegt, kann sich der Regierungsrat einer bundesrechtlichen Mitwirkung nicht einfach verweigern. Er darf sich folglich nicht auf den Standpunkt stellen, dass er sich aus politischen Gründen nicht an einer solchen Planung beteiligt. Der Regierungsrat kann zwar im Rahmen seiner Mitwirkung durchaus darauf hinweisen, dass das kantonale Parlament zurzeit keine derartige Planung wünscht; jedoch ist es nicht zulässig, dass er sich seiner fachlichen Mitwirkungspflicht gegenüber den Bundesbehörden entzieht.

Aus all diesen Gründen lehnt der Regierungsrat die Motion Danielle Kaufmann und Konsorten ab.

3. Antrag

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen, die Motion Danielle Kaufmann und Konsorten betreffend „Planungsmoratorium Autobahn-Westring“ dem Regierungsrat nicht zu überweisen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Marco Greiner
Vizestaatschreiber