

Stand: 20. April 2023 (Sarah Wyss) - Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, Verpflichtungskredit und Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Antrag 1: Umnutzung Osttangente oberirdisch

Der Bund verpflichtet sich, gemeinsam mit dem Standortkanton Basel-Stadt zu prüfen, ob ein partieller Rückbau der Osttangente nach Inbetriebnahme des Rheintunnels aus verkehrlicher Sicht machbar und aus städtischer Sicht sinnvoll ist, wobei der Kanton die entsprechenden Kosten zu tragen hätte.

Begründung (Teil-)Rückbau Osttangente: Es ist zwingend notwendig das Quartier rund um die Osttangente zu entlasten. Die Untertunnelung des Autobahnringes ist deshalb die richtige Strategie. Jedoch führt jeder Ausbau zu mehr Verkehr. Deshalb soll die mit dem Rheintunnel unterirdisch geschaffene zusätzliche Kapazität mit einem partiellen Rückbau der oberirdischen Osttangente zumindest teilweise kompensiert werden. Nur so kann eine Entlastung der betroffenen Quartiere sichergestellt werden.

⇒ Wurde von Matthias Aebischer direkt in der Kommission eingegeben, in Bundesbeschluss IV (Netzbeschluss)

«Im Eintrag N2 wird der Streckenabschnitt «Basel/Weil am Rhein (Grenze) – Wiese – Basel (Gellert), 1» durch «Basel/Weil am Rhein (Grenze) – Wiese – Hagnau» ersetzt und der Streckenabschnitt «Wiese – Basel (Gellert), 3» neu eingefügt.»

Antrag 2: Tempo 60 auf der Osttangente

Art. 1d, Absatz 3 (neu) BB II

Der Bund verpflichtet sich, falls die äusserst beliebte und von der Quartierbevölkerung stark genutzte städtische Grünfläche Dreirosenanlage während dem Bau des Rheintunnels als Baustellenplatz genutzt werden muss, eine in Umfang und Qualität mindestens gleichwertige Alternative in unmittelbarer Nähe sicherzustellen und die entsprechenden Kosten vollumfänglich zu tragen.

Begründung: Ein Jahrzehnt lang würde die Dreirosenanlage als Installationsplatz genutzt und mit Baustellengeräten vollgestellt sein. Die Dreirosenanlage ist eine der wenigen grünen Oasen im unteren Kleinbasel und darf unter keinen Umständen 10 Jahre lang ohne adäquate Kompensation wegfallen. Das Quartier gehört zu den am dichtest besiedelten Stadtteilen der Schweiz und ist zwingend auf Grünraum angewiesen.

Antrag 3: Grünflächen erhalten

Art. 1d, Absatz 3 (neu) BB II

Der Bund verpflichtet sich gemeinsam mit dem Standortkanton Basel-Stadt zu prüfen, ob eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf der Osttangente von 80 km/h auf 60 km/h schon heute, spätestens aber im Hinblick auf die Inbetriebnahme des Rheintunnels realisierbar ist.

Begründung: Eine Temporeduktion verringert die gesundheitsschädlichen Immissionen. Tempo 60 schützt die Gesundheit der Bevölkerung in den dicht besiedelten Quartieren entlang der Osttangente erhöht die Lebensqualität. Tempo 60 wird seit langem von der betroffenen Quartierbevölkerung vehement gefordert. Sowohl der Grosse Rat wie auch der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt setzen sich ebenfalls für Tempo 60 ein.