



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

06.5171.02

BD/P065171

Basel, 8. November 2006

Regierungsratsbeschluss
vom 7. November 2006

Planungsantrag Dominique König-Lüdin betreffend Lärmschutz entlang der A2, im Politikplan 2006-2009, Politikbereiche Kapitel 4.7. „Stadt und Verkehr“; Stellungnahme

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom Mittwoch, 28. Juni 2006, den nachstehenden Planungsantrag Dominique König-Lüdin dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

"Die Politischen Ziele im Politikbereich Kap. 4.7. "Stadt und Verkehr" sind wie folgt zu ergänzen:

"In diesem Zusammenhang verfolgt der Regierungsrat die folgenden ZieleDie Umweltlasten des Verkehrs wie Luftverschmutzung oder Lärm und Energieverbrauch werden gesamthaft minimiert. Im Besonderen soll die Lärmsanierung des nationalen und internationalen Verkehrskorridors mit der Überdeckung oder Einhausung des Autobahn - und Eisenbahntrasses zwischen Gellertsdreieck und Badischem Bahnhof aktiv vorangetrieben werden."

Begründung:

Die Lärmbelastung entlang des Autobahn- und Eisenbahnkorridors Osttangente ist seit Jahren ein grosses Problem für die Wohnquartiere und ihre Bevölkerung. Auf der Hauptverkehrsachse Nord-Süd nimmt der Auto- und Bahnverkehr stetig zu. Im Jahre 1975 verkehrten auf der Osttangente täglich 30'000 Motorfahrzeuge, heute 30 Jahre später sind es über 100'000. Markante Lärmenzunahmen sind durch den nächtlichen Ferienverkehr, die 40-Töner und dem Ausbau der Bahnlinie als Huckepack-Korridor zu verzeichnen. Dieser Autobahnabschnitt gehört zu den am meisten befahrenen Strassen in der Schweiz. Ein Neubauprojekt der 2. Eisenbahnbrücke über den Rhein wird vorangetrieben und im Bereich Gellertsdreieck soll die Autobahn auf weitere Spuren ausgebaut werden. Einige Lärmschutzmassnahmen wurden in den Quartieren realisiert. Doch können diese Vorkehrungen langfristig nicht genügen. Um den Wohnquartieren entlang des Verkehrskorridors eine wohnliche Zukunft zu ermöglichen, braucht es weitergehende Lärmschutzmassnahmen. Eine Einhausung oder Überdeckung auf der Strecke Bad. Bahnhof bis Gellertsdreieck muss vorangetrieben und umgesetzt werden. Ohne aktive Massnahmen wird sich die Wohnqualität weiter verschlechtern, was über kurz oder lang eine Verslumung zur Folge haben wird. Dies steht im krassen Widerspruch zu den Bestrebungen der Regierung, aktive Wohnumfeldaufwertung zu betreiben. Neben der Finanzierung durch den Kanton können für Lärmschutzmassnahmen entlang den Bundesstrassen auch Bundesgelder eingefordert werden. Der Regierungsrat soll sich aktiv für die Mitfinanzierung beim Bund einsetzen und dem Grossen Rat eine Projektvorlage vorlegen.

Dominique König-Lüdin"

Wir berichten zu diesem Planungsantrag wie folgt:

1. Sachlage

Wie im Planungsantrag richtig festgestellt wurde, besteht für die Lärmschutzsanierung des Korridors der Osttangente Handlungs- und Koordinationsbedarf. Obschon die Anwohnenden den Lärm als Gesamtbelästigung wahrnehmen, gelten für Bahn und Strasse zwei Verfahren, die auf verschiedenen gesetzlichen Grundlagen basieren.

1.1 Lärmschutz Bahn

Der Lärmschutz für die Bahn basiert auf dem Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen vom 24. März 2000. Für das gesamtschweizerische Projekt Lärmsanierung der Eisenbahnen ist das Bundesamt für Verkehr (BAV) und nicht der Kanton verantwortlich. Der Kanton Basel-Stadt wird aber mit dem BAV ins Gespräch treten und wirkt aktiv darauf hin, dass die Lärmsanierung auf Kantonsgebiet vorangetrieben wird.

1.2 Lärmschutz Strasse

1.2.1 A2, Lärmschutz Nationalstrasse Schwarzwaldtunnel bis Gellertdreieck

Bau, Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen sind heute gemeinsame Aufgaben von Bund und Kantonen. Die Kompetenzen der beiden Gemeinwesen von der Planung über Projektierung, Bau und Unterhalt bis zur Nutzung sind im Bundesgesetz und in der Verordnung über die Nationalstrassen festgeschrieben. Gemäss Art. 8 des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen vom 8. März 1960 stehen die Nationalstrassen unter Vorbehalt der Befugnisse des Bundes unter der Hoheit der Kantone, womit auch die Planungs- und Realisierungshoheit verbunden ist. Dies wird sich mit der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) voraussichtlich auf den 1. Januar 2008 ändern. Ab diesem Zeitpunkt geht der Ausbau (z.B. zusätzliche Fahrspuren) am beschlossenen Netz sowie die Erweiterung des Netzes durch Aufnahme neuer Strecken, der Unterhalt sowie der Betrieb der Nationalstrassen vollständig auf den Bund über. Zuständig ist dann das Bundesamt für Strassen (ASTRA). Mit der Einführung der NFA werden die Einflussmöglichkeiten des Kantons auf die Nationalstrassenprojekte stark reduziert. Der Kanton kann dann - wie bereits heute bei den Eisenbahnen - im Rahmen der Plangenehmigungsverfahren auf die Projekte Einfluss nehmen.

Die kantonale Verwaltung ist sich dieser Problematik bewusst und forciert deshalb die bereits laufende Projektierung entlang der A2 zwischen Gellertdreieck und Badischem Bahnhof. Um die heutigen Handlungsmöglichkeiten noch bis zur Umsetzung der NFA zu nutzen, wurde als Ziel festgelegt, dass das Generelle Projekt „Strukturverbesserung Osttangente“, welches sich vom Badischen Bahnhof bis zur basellandschaftlichen Kantonsgrenze erstreckt, bis am 31. Dezember 2007 beim Bund zur Genehmigung vorliegt. Damit ist sichergestellt, dass die Planungshoheit beim Kanton liegt.

1.2.2 Strukturverbesserung Osttangente

Das Projekt Strukturverbesserung Osttangente wurde seitens des Kantons formuliert, um im Rahmen der vom Bundesamt für Strassen gewünschten Planung für die Kapazitätssteigerung der Osttangente insbesondere auch die Lärmschutzprobleme und die städtebauliche Zerschneidung entlang der Osttangente umfassend zu bearbeiten. Dabei wurde erkannt, dass Lärmschutzprobleme, wenn sie rein technisch bearbeitet werden (z.B. mit hohen konventionellen Lärmschutzwänden) städtebaulich ihrerseits wieder erhebliche Probleme und Fragestellungen aufwerfen und somit im Gesamtkontext bearbeitet werden müssen. So werden als städtebauliche Verbesserung und als Lärmschutzmassnahmen auch eine Überdeckung und Begrünung der Osttangente sowie die Verlängerung der bestehenden Einhausung geprüft. Dabei wird auch mit dem zuständigen Bundesamt für Verkehr geprüft, ob auch an den Bahnanlagen weitergehende Lärmschutzmassnahmen im Rahmen des Nationalstrassenprojektes vorgenommen werden können.

Das führt zu Planungsvorgaben, die auf eine gesamtheitliche Lösung zielen, welche mit dem generellen Projekt dem Bundesrat anschliessend zur Genehmigung vorgelegt werden sollen. Die gesamtheitliche Lösung muss also neben den Lärmschutzproblemen auch allen anderen Umweltansprüchen wie Wasser, Luft und Grün sowie städtebaulichen Aspekten gerecht werden.

Die Projektstudie, deren Hauptaufgabe es ist, die Linienführung und die obigen Planungsvorgaben festzulegen, ist weitgehend abgeschlossen und soll im Dezember 2006 dem Bundesamt für Strassen zur Bewilligung vorgelegt werden. Auch die nächsten Schritte sind bereits in Vorbereitung. Aufgrund der vorliegenden Resultate ist die Verwaltung in der Lage, den Antrag zur Ausarbeitung eines generellen Projekts zu formulieren und wie erwähnt dem Bundesrat im Jahr 2007 zur Genehmigung vorzulegen.

2. Schlussfolgerung

Der Regierungsrat hält fest, dass das mit dem vorliegenden Planungsantrag verfolgte Ziel, die Lärmsanierung des nationalen und internationalen Verkehrskorridors des Autobahn- und Eisenbahntrasses zwischen Gellertdreieck und Badischem Bahnhof aktiv voranzutreiben, mit den übergeordneten staatlichen Gesamtzielen des Politikplans 2006 – 2009 übereinstimmt und im konkreten mit den bereits eingeleiteten umfassenden Planungen weitgehend erfüllt ist. Auf die im Planungsantrag stipulierte Ergänzung im Politikplan kann deshalb verzichtet werden.

Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Planungsantrag Dominique König-Lüdin nicht zu überweisen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Barbara Schneider
Präsidentin

Dr. Robert Heuss
Staatsschreiber