



Petitionskommission

An den Grossen Rat

10.5040.02

Basel, 8. September 2010

P 275 "Ausbau Osttangenten-Autobahn nein – Lärmschutz jetzt!"

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat in seiner Sitzung vom 10. März 2010 die Petition "Ausbau Osttangenten-Autobahn nein – Lärmschutz jetzt!" an die Petitionskommission zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen.

1. Wortlaut der Petition

Die Unterzeichnenden fordern, dass die geplante Verbreiterung der Osttangente in den Quartieren Gellert/Breite/Oberes Kleinbasel gestoppt wird. Stattdessen muss der Eindeckung/Einhäusung sofort realisiert werden.

Die geplante Autobahnverbreiterung um je eine Fahrspur pro Fahrtrichtung

- bringt bis ins Jahr 2030 30% Mehrverkehr und damit noch mehr Lärm und Luftverschmutzung;*
- zerstört die Wohnqualität in den Quartieren Gellert/Breite/Oberes Kleinbasel und vertreibt die Bevölkerung;*
- verunmöglicht das Wohnen an der Baldeggerstrasse, am Nasenweg, in den Klostermatten und an der Schwarzwaldallee und erfordert Hausabbrüche;*
- belastet die betroffenen Quartiere 10 Jahre lang mit Baustellenlärm und Lastwagenverkehr.*

Mit der Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität mit Verkehrskorridor Gellertdreieck/Badischer Bahnhof muss endlich ernst gemacht und ein stadtgerechter lückenloser Lärmschutz umgesetzt werden. Wir fordern:

- die Eindeckung der Autobahn/Eisenbahn im Abschnitt Gellertquartier*
- die Einhausung der Autobahn/Eisenbahn im Abschnitt Breite-/Lehenmattquartier und Schwarzwaldbrücke*
- die Schwarzwaldtunnelverlängerung im oberen Kleinbasel bis zur Grenzacherstrasse*

2. Abklärungen der Petitionskommission

Augenschein vom 31. Mai 2010

Am Augenschein vom 31. Mai 2010 nahmen teil: Vertreter der Petentschaft, der Leiter Amt für Umwelt und Energie vom WSU, der Leiter Tiefbauamt vom BVD sowie der Bereichsleiter Projektmanagement Nord, Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, Bundesamt für Strassen ASTRA, Abt. Strasseninfrastruktur, Filiale Zofingen, Bereich Projektmanagement und ein Vertreter der Firma Stebler von Jauslin + Stebler Ing. AG/ BHU STOT, Muttenz. Der Augenschein startete an der Bushaltestelle "Wettsteinallee", Fahrtrichtung Breite, und führte in Richtung Grossbasel entlang der Schwarzwaldallee, über die Schwarzwaldbrücke zur Breite und via Baldeggerstrasse zur Autobahnbrücke Gellertstrasse.

a) Die Ausführungen der Vertreter der Petentschaft

Die IG Osttangente sei 2008 u.a. von Anwohnenden der Osttangente gegründet worden, wohnhaft in den Quartieren Gellert, Breite, Lehenmatt und Kleinbasel, weil diese z.T. seit 20 Jahren unter dem Lärm der Autobahn litten und seit langem für Lärmschutz kämpften. Mit dabei seien zudem die betroffenen Neutralen Quartiervereine, diverse politische Parteien, der Heimatschutz und viele Quartierbewohner, die auf Lärmschutz statt des Verbreiterungsprojekts hofften.

Geplant sei die Autobahnverbreiterung um je eine Spur jede Fahrtrichtung. Deren Auswirkungen könne man an der Ecke Wettsteinallee/Schwarzwaldallee am eindrücklichsten zeigen. Die Autobahn soll bis an die Vorgärten der Häuserzeile Schwarzwaldallee Nr. 59 bis 79 heranführen, wo sich jetzt noch eine breitere Grünfläche mit Bäumen davor befindet. Für die Häuserzeile Schwarzwaldallee 44, resp. 10 bis 62, deren Gärten jetzt schon an die Autobahn anstießen, bedeutete dies, dass die zusätzliche Fahrbahn in Richtung Grossbasel deren Gärten benötigen und damit die Häuser unbewohnbar machen würde. Ein Anliegen der Petition sei es deshalb, an dieser Stelle die Fahrbahn durch einen Tunnel zu führen, als Verlängerung des Schwarzwaldtunnels.

Die Autobahn sei in den 60er-Jahren geplant und gebaut worden, eine Fehlplanung aus heutiger Sicht, die geplante Fahrbahnerweiterung verstärke die Fehlplanung. Die IG Osttangente verlange die Vornahme umfassender Lärmschutzmassnahmen, falls an der Autobahn etwas verändert werde, und eine deutliche Verbesserung der Wohnsituation für die Anwohnerschaft. Ein verbreiterteres Fahrbahnangebot erhöhe automatisch die Nachfrage seitens des motorisierten Verkehrs, weshalb nach Alternativen dazu wie Road-Pricing, Ausbau des öffentlichen Verkehrs, Förderung des Langsamverkehrs usw. gesucht werden müsse.

Nebst der geplanten Überdeckung im Abschnitt Gellert müsste doch auch eine Überdachung im nördlicheren Autobahnabschnitt möglich sein. Die IG Osttangente fordere eine gute Lösung für Anwohnende, mindestens im Ausmass, wie es die Anwohnenden der Nordtangente heute hätten.

b) Die Ausführungen der Vertreter des ASTRA und der Firma Jauslin + Stebler Ing. AG

Aufgrund der NFA (Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen) liege seit 1.1.2008 die Zuständigkeit für sämtliche Autobahnabschnitte

beim Bund. Der Bund plane und finanziere die Autobahn zu 100 Prozent. Im Moment werde erst ein sog. generelles Projekt erarbeitet. Dieses sei zur Genehmigung dem Bundesrat vorzulegen unter Angabe von u.a. neuen Anschlüssen, Linienführung, Kapazitätserweiterung. Genehmige der Bundesrat das generelle Projekt, könne es weiter ausgearbeitet werden. Dann folge das sog. Auflageprojekt. Hier erhalte jeder vom Projekt direkt Betroffene rechtliches Gehör und könne beim UVEK Einsprache erheben. Das UVEK spreche den eigentlichen Enteignungsentscheid aus, dieser könne ans Bundesverwaltungsgericht und allenfalls ans Bundesgericht weitergezogen werden.

Die geplanten Fahrbahnveränderungen beträfen die Strecke Verzweigung Hagnau – Gellert-Dreieck – Schwarzwaldtunnel. Bei der Verzweigung Gellert bestehe ein Stauwurzelproblem. Ziel der Beseitigung des dort identifizierten Engpasses sei die Erweiterung der Fahrspuren von zwei auf drei pro Fahrtrichtung, weil sowohl im Tunnel Schweizerhalle als auch im Schwarzwaldtunnel dreispurig gefahren werde. Im Zuge der Engpassbeseitigung würden die Fahrspuren so abgetauscht, dass diejenigen Fahrzeuge in Fahrtrichtung Schweiz zukünftig durchziehen könnten, so dass auch dieser Staupunkt eliminiert werde. Die Schwarzwaldbrücke, welche heute schon breit sei, werde kaum breiter und bleibe bestehen. Man wolle den Langsamverkehr von der Brücke nehmen, im Moment plane man dies im Schatten der Brücke zu tun.

Die geplante Fahrbahnverbreiterung bewirke tatsächlich das Näherücken der Fahrbahn an die Häuser der Schwarzwaldallee. An der Ecke Wettsteinallee / Schwarzwaldallee soll die Autobahn um ca. 8,5 Meter und auf der anderen Seite, in Richtung Bad. Bahnhof, um 10 Meter zu den bestehenden Häusern hin verbreitert werden. In Richtung Breite gehe es um eine Verbreiterung von 6 Metern. Wegen der Bahngleise und der Einfahrt in den Schwarzwaldtunnel sei eine Verbreiterung auf der gegenüberliegenden Strassenseite, also der Fahrbahn auf Seite des Parkhauses beim Bad. Bahnhof, lediglich bis 6,1 Meter möglich. Die Erweiterung verlange eine Versetzung der Ein- und Ausfahrtsrampen, damit die Anschlüsse sichergestellt werden könnten. Würden sie nicht versetzt, fahre der Verkehr unten durch die Schwarzwaldallee.

Zur Diskussion über den Ausbau der Autobahn: Verkehrsingenieure gingen von einer durchschnittlichen Abendspitze in Fahrtrichtung Deutschland und in Fahrtrichtung Schweiz. von 1'800 Fahrzeugen pro Fahrspur aus, falls alle Fahrzeuge gleich schnell fahren würden und aufrückten. Weil die Benutzer der Autobahn ortskundig seien, werde diese Vorgabe unterschritten und es könnten mehr Fahrzeuge den Querschnitt passieren. Die Verkehrsmengen würden aber heute schon die Kapazitätsgrenze überschreiten. Der zur Diskussion stehende Autobahnabschnitt sei schweizweit einer mit den meisten Ein- und Ausfahrten. Das ganze System funktioniere also von diesen Ein- und Ausfahrten her. Es unter den Boden zu bringen bräuchte ungleich mehr Platz um die Fahrbahn wieder nach oben zu bringen. Da der Verkehr in erster Linie Stadtverkehr und nicht Transitverkehr sei – dort mache eine unterirdische Durchführung eher Sinn – sei das keine Problemlösung. Der Hauptverkehr sei nämlich Ziel-, Quell- und Binnenverkehr. Das bedeute, 80 % der die Autobahn benützenden Fahrzeuge stammten von hier, der Rest sei reiner Durchgangsverkehr. Da also extrem viel Verkehr, der innerhalb Basel verkehre, die Osttangente brauche, brauche man die Osttangente, damit der Verkehr sich nicht auf den Rest der Stadt "ergiesse". Hinzu komme das Problem der Kreuzungen, es könne mit einer Fahrbahnerweiterung zwar nicht eliminiert, aber immerhin markant reduziert werden.

Der Stau auf der Osttangente sei täglich vorhanden. Wenn es Stau gebe, führen die Leute, welche z.B. vom Birstal kämen, ausserhalb via Bruderholz in die Stadt. Das Ziel des Ausbaus der Osttangente sei, den Verkehr auf der Autobahn zu halten und ihn nicht in die Stadt abfliessen zu lassen. Die Bemerkung der Petentschaft, dass die Autobahn heute nicht mehr so gebaut würde, sei richtig. Die Situation aber so zu belassen sei nicht professionell. Ob nachher alle Probleme gelöst seien, könne allerdings nicht gesagt werden.

Als eine Massnahme im Zusammenhang mit dem Osttangentenausbau sei die Überdeckung Gellert geplant. Hier sei ein deutlicher Landschaftseinschnitt sichtbar, der städtebaulich auf gute Weise zugedeckt werden könne. Im von der Petentschaft angesprochenen nördlichen Autobahnteilstück müsste in die Höhe gebaut werden, was nicht vorgesehen sei.

Parallel zum generellen Projekt bestehe das globale Erhaltungskonzept. Dabei gehe es um Massnahmen für die Sicherstellung der Gebrauchstauglichkeit der Autobahn. Eine Sanierung der Autobahn sei dringend. Die Autobahn müsse unabhängig von der Engpassbeseitigung instand gesetzt werden. In den nächsten 15 Jahren sei als Konsequenz davon mit diversen Baustellen und mit Stau, aber auch mit dem Wegfluss des Verkehrs in die Stadt zu rechnen. Die Idee des ASTRA sei es deshalb, die Infrastrukturerhaltung (Instandstellung) und die Engpassbeseitigung möglichst zur selben Zeit zu machen, damit die Bevölkerung bzw. die angrenzenden Strassen nur einmal tangiert würden. Als frühester Baubeginn sei das Jahr 2019 vorgesehen, vorausgesetzt, es gebe keine Hindernisse wie z.B. Einsprachen, die bis ans Bundesgericht weitergezogen werden. Deshalb sei es wichtig, mit der Planung der Autobahnsanierung jetzt schon zu beginnen.

c) Die Ausführungen des Leiters Tiefbauamt, BVD

Der Kanton sei, wie die Anwohner auch, Partei. Komme der Ausbau, werde der Kanton gefordert, weil er eine Veränderung des kantonalen Strassennetzes und damit Umprojektierungen zur Folge haben werde. Der Kanton habe selbst grosses Interesse an der Einhausung und Überdeckung im Bereich Gellert und Breite und wenn möglich an der Weiterführung der Einhausung über die Schwarzwaldbrücke bis an den Schwarzwaldtunnel. Die vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) beauftragte Firma Jauslin und Stebler habe ein entsprechendes Projekt ausgearbeitet, es sei noch nicht ganz fertig. Diese Forderungen gingen über das hinaus, was der Bund gemäss Lärmschutzverordnung machen müsste. Der Kanton müsste die darüber hinausgehenden Kosten tragen. Darüber werde dann das Parlament zu entscheiden haben.

Es habe noch andere untersuchte Varianten als die nun vorliegende gegeben. Eine davon in östlicher Lage der Stammlinie sei gewesen, dass man bei der Verzweigung Hagnau einen Tunnel unter dem Rhein durchführen würde, der beim Schwarzwaldtunnel auf die Stammlinie der A2 hochkomme. Das Problem sei, dass nicht der Transit- sondern der städtisch-regionale Verkehr die Autobahn in erster Linie benutze. Diese Variante hätte nur einen Anfangs- und einen Endpunkt, ohne dass jemand dazwischen nach oben gelangen könnte. Deshalb könnte man mit dieser Variante das Problem für den hohen Anteil städtisch-regionalen Verkehr nicht lösen. Die meisten Verkehrsteilnehmer müssten dabei trotz Tunnel oben fahren. Zum Zeitpunkt der Erarbeitung der Projektstudie bzw. der Zweckmässigkeitsbeurteilung durch den Kanton habe sich gezeigt, dass die Tunnelvariante etwa 2,2 Mrd. Franken, der Kapazitätsausbau der Osttangente hingegen rund 1 Mrd. Franken kosten würde. Es habe dann noch eine Tunnelvariante in westlicher Lage der

Stammlinie gegeben, die allerdings dieselben Nachteile wie die Ostlage aufgewiesen habe. Der Ausbau des ÖV unter Einbezug sämtlicher im Agglomerationsprogramm vorgesehener ÖV-Projekte sei ebenfalls angesehen worden. Der Problemlösungsbeitrag des ÖV wäre aber nur sehr gering, was die Entlastung der Osttangente angehe.

Der Regierungsrat habe betreffend Ausbau Osttangente zur bundesrätlichen Programmbotschaft Engpassbeseitigung im vergangenen Herbst Stellung genommen. Er habe dabei klar betont, dass es den Osttangentenausbau brauche und dass das Problem nicht mit anderen Massnahmen lösbar sei. Er habe gegenüber dem Bund ausgeführt, dass sich der Verkehr in viele andere Quartiere der Stadt ausbreiten würde, und zwar nicht nur in rechts und links der Autobahn liegende Quartiere, falls der Ausbau nicht möglich werde. Der Regierungsrat habe auch klar darauf hingewiesen, dass er das, was hier sichtbar sei, als Zerschneidung der Stadt betrachte und habe darum gebeten, diesen Zerschneidungseffekt soweit möglich aufzuheben. Im Bereich Gellert könne das mit einer Überdeckung geschehen. Im Bereich Schwarzwaldbrücke bis Schwarzwaldtunnel lasse sich allerdings auch mit einer Überdachung der Zerschneidungseffekt nicht mehr rückgängig machen. Aber im Bereich Lärmschutz könne man die Probleme mit diesen Massnahmen lösen. Hier wolle man nicht nur eine vollständige Überdeckung, sondern eine Einhausung, also eine über das gesetzliche Minimum hinausgehende Lösung. Mit einer solchen würde die Lärmproblematik auch bei Hochhäusern gelöst, wo konventionelle Lärmschutzwände praktisch nichts nützten.

d) Die Ausführungen des Leiters Amt für Energie und Umwelt, WSU

Die Autobahn gelte lärmschutzmässig als sanierungspflichtige Anlage, weil an verschiedenen Orten der Immissionsgrenzwert, an einzelnen Orten gar der Alarmwert gemäss Lärmschutzverordnung überschritten werde. In Basel habe man noch im letzten Jahrhundert damit begonnen, ein Lärmschutzprojekt zu entwickeln. Dieses sei durch das Projekt STOT (**Strukturverbesserung Osttangente**) abgelöst worden, das ebenfalls der Kanton zuerst entwickelt habe. STOT wolle drei Dinge miteinander verbinden: die Erhaltung von Baustruktur, die in die Jahre gekommen sei, den Kapazitätsausbau und den Lärmschutz. Für alle drei Bereiche sei neuerdings der Bund zuständig. Der Kanton könne Anträge stellen und allenfalls Lärmschutz-Massnahmen, die über die Bundeslösung hinausgehen, selbst finanzieren. Wenn es gut gehe, sei das Jahr 2019 Baubeginn für die Erweiterung. Die Lärmschutzverordnung des Bundes verlange aber, dass bis ins Jahr 2015, auch bei den Autobahnen, die Vorgaben des Gesetzes erfüllt würden. Der Regierungsrat habe deshalb auch in der Stellungnahme zuhanden des Bundes, die Roger Reinauer vorhin erwähnt habe, deponiert, dass schon jetzt in punkto Lärmschutz etwas unternommen werden sollte. Die damals erarbeiteten Lärmschutzmassnahmen kosteten in etwa 5 Mio. Franken, die Kosten für das aktuelle Projekt des Bundes lägen bei 1 Mrd. Franken. Bei den Massnahmen handle es sich um die Verlängerung und die Erhöhung von bestehenden Lärmschutzwänden. Das AUE vertrete die Ansicht, es sei in Anbetracht des Milliardenprojekts vertretbar, jetzt schon 5 Mio. Franken für den baldigen Lärmschutz auszugeben. Die jetzt getroffenen Massnahmen könnten dann allenfalls in die Planung integriert werden.

3. Erwägungen der Petitionskommission

Der Autobahnausbau ist nicht aufzuhalten und angesichts der für die Zukunft noch verstärkter anzustrebenden Kanalisierung des Verkehrs auch notwendig. Allerdings sollte er im Resultat für die davon tangierten Quartiere und deren Bewohnerinnen und Bewohner möglichst erträglich gestaltet werden. Es darf nicht sein, dass überbaute Grundstücke wegen der angestrebten Kapazitätserhöhung auf der Autobahn derart entwertet werden, wie das durch die Fahrbahnverbreiterung, insbesondere im Abschnitt Schwarzwaldallee, der Fall wäre. Die Petitionskommission verlangt vom Regierungsrat deshalb, weiterhin nach Alternativen zu den derzeit aktuellen Autobahnausbauplänen gemäss generellem Projekt zu suchen. Sie denkt da trotz aller am Augenschein gehörten Aussagen der Zuständigen an eine (Teil-) Tunnelvariante als Verkehrsentlastung. Es kann nicht sein, dass eine derartige Fehlplanung mit einem Ausbau noch weiter verstärkt wird. Im Gegenteil, dieser sollte zum Anlass genommen werden, um die Fehlkonstruktion optimal zu korrigieren.

Die Petition lautet auch "Lärmschutz jetzt!", ein für die Petitionskommission verständliches Anliegen, insbesondere nach dem erfolgten Augenschein. Der Autobahnausbaubeginn einschliesslich Bau von Lärmschutzvorkehrungen ist für 2019 geplant. Es darf davon ausgegangen werden, dass er durch Einspracheverfahren hinausgezögert wird. Die Petitionskommission knüpft deshalb an die Ausführungen des Leiters des AUE an indem sie vom Regierungsrat erwartet, die bereits beim Bund deponierten Anliegen, noch vor Beginn des Autobahnausbaus entlang der Autobahn in den Lärmschutz zu investieren, weiter zu verfolgen und darauf zu drängen, dass möglichst bald mit der Realisierung von Lärmschutzmassnahmen begonnen wird. Auf die Einhaltung der Lärmschutzverordnung des Bundes, bis ins Jahr 2015, auch bei den Autobahnen, die Vorgaben des Gesetzes zu erfüllen, ist zu beharren. Die Petitionskommission unterstützt auch die Idee, dass diese Lärmschutzmassnahmen so gestaltet werden müssen, dass sie in die Autobahnplanung bzw. den -ausbau integriert werden können.

Im Weiteren unterstützt die Petitionskommission die Bestrebungen des Regierungsrats gegenüber dem Bund, nicht nur die Überdeckung im Bereich Autobahnabschnitt Gellert, sondern darüber hinaus eine Einhausung bis zur Breite und auf der Kleinbasler Seite des Rheins von der Schwarzwaldbrücke bis hin zum Schwarzwaldtunnel zu realisieren. Zudem begrüßt die Petitionskommission Abklärungen in Bezug auf eine Einhausung der Schwarzwaldbrücke. Eine solche Einhausung sollte in jedem Fall anvisiert werden, egal ob versucht wird, den Kapazitätsengpass wie momentan geplant durch Fahrbahnerweiterung oder doch mit einer (Teil-)Tunnelvariante zu beseitigen. Der Petitionskommission ist bewusst, dass ein über das gesetzlich vorgesehene Mass hinaus gehender Lärmschutz einen Mehrkostenaufwand seitens des Kantons bedeutet und der Grosse Rat dazu zuerst seine Zustimmung geben muss. Sie erachtet es aber als unabdingbar, die nahe an der Autobahn lebenden Quartierbewohnerinnen und –bewohner bestmöglich vor Lärm zu schützen und damit zu vermeiden, dass sie womöglich ihren Wohnort nach ausserhalb des Kantons Basel-Stadt verlegen. Die mit dem Bau der Nordtangente erzielten Resultate in den Quartieren St. Johann und Klybeck sollten dafür Massstab sein.

4. Antrag der Petitionskommission

Die Petitionskommission beantragt, vorliegende Petition an den Regierungsrat zur abschliessenden Behandlung zu überweisen.

Im Namen der Petitionskommission des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Loretta Müller".

Loretta Müller, Präsidentin