



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

10.5247.02

BVD/P105247
Basel, 22. August 2012

Regierungsratsbeschluss
vom 20. August 2012

Anzug Tanja Soland und Konsorten betreffend unterirdische Autobahn als Nord-Süd-Verbindung

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 17. November 2010 den nachstehenden Anzug Tanja Soland und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

"Die Osttangente ist Teil einer Fehlplanung aus den Sechzigerjahren des letzten Jahrhunderts, die bereits weite Teile des Gellerts, der Breite und des Oberen Kleinbasels zerstört hat. Dieser Planungsfehler ist nicht länger akzeptabel. Es müssen unbedingt, so bald als möglich, Verbesserungen der Lebens- und Wohnqualität in den vom Ausbau betroffenen Quartieren erreicht werden, vor allem im Kleinbasel. Der geplante weiterer Nationalstrassenausbau mitten durch ein dicht besiedeltes Wohngebiet sprengt das Mass des Erträglichen bei Weitem und muss klar abgelehnt werden.

Notwendig ist eine zeitgemässe städtische Lösung mit dem Ersatz der Osttangente durch eine unterirdische Autobahn als Nord-Süd-Verbindung. Dies ist eine sinnvolle Alternative, die auch dem Lösungsansatz anderer Verkehrsbauvorhaben entspricht, wie beispielsweise bei jüngeren Autobahnen, die Städte durchqueren (siehe Nordtangente). Begleitend soll zudem die Wiederherstellung, der durch die alte Osttangente zerstörten Wohnquartiere im Oberen Kleinbasel, in der Breite und im Geliert umgesetzt werden. Diese Quartiere sollen mit Grünflächen und neuem Wohnraum, der im engräumigen Basel dringend notwendig ist, aufgewertet werden.

Die Regierung wird umgehend aufgefordert zu prüfen und zu berichten, wie sie sich beim Bund vehement für eine unterirdische Autobahn als Nord-Süd-Verbindung als einzige Alternative einzusetzen gedenkt und gegen einen weiteren Ausbau der Spuren opponiert.

Tanja Soland, Dominique König-Lüdin, Patrizia Bernasconi, Christian Egeler, Daniel Stolz, Martin Lüchinger, Urs Schweizer, Peter Bochsler, Emmanuel Ullmann, Oswald Inglin, Beat Jans, Giovanni Nanni, Roland Vögtli, Michael Wüthrich, Brigitte Heilbronner, Stephan Luethi-Brüderlin"

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

Die Verkehrsmenge auf der Osttangente als baselstädtischer Teil der Nord-Süd-Autobahn steigt stetig und gemäss den Prognosen des Bundesamtes für Strassen wird sich dieser Trend auch in den kommenden Jahren trotz Eröffnung der NEAT weiter fortsetzen. Bereits heute werden während der Stosszeiten Verkehrsmengen auf den verfügbaren Fahrspuren abgewickelt, welche deutlich über den Kapazitäten gemäss den VSS-Normen liegen. Da es keine hinreichenden Reserven mehr gibt, führen bereits geringste Störungen auf der Natio-

nalstrasse mit Staubbildung auch zu lang andauernden Nachwirkungen im Bereich des städtischen Verkehrs und teilweise auch zu Infarktsituationen.

Aus diesem Grund kann auf die Forderung der Anzugstellerin, darauf hinzuwirken, keine weitere Spuren bzw. Kapazitäten zu schaffen, nicht eingegangen werden. Es käme mittelfristig zu Verlagerungen von Autobahnverkehr auf das Lokalstrassennetz mit verheerenden Auswirkungen auf die Verkehrssituation in der Stadt und insbesondere auch zu einer Verschlechterung der Wohnqualität in den meisten Quartieren der Stadt Basel. Eine oberirdische Kapazitätserweiterung lehnt der Regierungsrat ab.

Dahingegen hat sich der Regierungsrat beim Bund vehement dafür eingesetzt, dass die heutige Osttangente nicht wie vom Bundesamt für Strassen ursprünglich vorgesehen um je eine Fahrspur pro Fahrtrichtung oberirdisch erweitert wird, um die erforderlichen Kapazitäten zur Engpassvermeidung zu schaffen, sondern, dass diese Kapazitäten möglichst unterirdisch vorgesehen und baulich umgesetzt werden. Unterstützt wurde das Anliegen des Regierungsrates auch durch die in den betroffenen Quartieren entstandene Opposition und die in Bern eingereichte Petition mit über 10'000 Unterschriften.

Im Verlauf zahlreicher Sitzungen konnten die Vertreter des Kantons in der Zwischenzeit denjenigen des Bundes aufzeigen, dass die vom Bund bearbeitete Variante mit einem Ausbau auf der bestehenden Stammlinie an der Oberfläche politisch nicht realisierbar wäre. Auf Verlangen des Kantons Basel-Stadt wurden deshalb in einer Arbeitsgruppe bestehend aus Fachleuten unter der Federführung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) bis Ende Mai/Anfang Juni 2011 Varianten in Tieflage erarbeitet. Sie konnten aber nicht wie verlangt auf den gleichen technischen Stand wie die Ursprungsvariante in Hochlage mit Überdeckung und Einhausungen aufgearbeitet werden. Auch konnte keine dieser Varianten die geforderten Verkehrsleistungen erbringen. Zudem lagen die geschätzten Kosten für diese Lösungen weit über den angenommenen Mitfinanzierungsmöglichkeiten des Kantons. In der Folge hat der Kanton Basel Stadt selbständig einen Entwurf für eine machbare Tieferlegungsvariante als „Tunnel Bypass STOT“ entwickelt. Durch das Aufzeigen einer technisch möglichen und zugleich finanzierbaren Lösung seitens des Kantons hat der Bund eingelenkt, in der Planung einen Schritt zurück zu gehen, und gemeinsam mit den Vertretern des Kantons nach besseren unterirdischen Lösungen zu suchen. Dazu wurden gemeinsam Wirkungs- und Leistungsziele für einen Ausbau der Osttangente erarbeitet, welche nebst der eigentlichen Kapazitätserweiterung auch zahlreiche Kriterien betreffend Stadtverträglichkeit umfassen.

Dieses Anforderungsprofil an eine stadtverträgliche Erweiterung der Osttangente wurde mittels einer Absichtserklärung vom Direktor des Bundesamtes für Strassen sowie vom Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartementes, Dr. Hans-Peter Wessels gemeinsam unterzeichnet.

Auf der Basis des Anforderungsprofils wurden vom Bund im April 2012 drei Stadtplaner-Teams mit der Lösungsfindung beauftragt. Dabei wurde der Fächer erneut soweit wie möglich geöffnet, damit nochmals ein grosses Spektrum an Möglichkeiten vorliegt, welches die verkehrstechnischen Bedingungen erfüllt und insbesondere auch den Anliegen der Bevölkerung gerecht wird. Die Resultate dieser sog. Alternativplanung werden aller Voraussicht

nach bis Ende 2012 vorliegen. Anschliessend müssen die voraussichtlichen Kosten für die Varianten erhoben und das Kosten-Wirkungs-Verhältnis ermittelt werden.

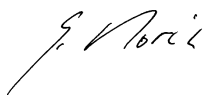
Es ist sehr wahrscheinlich, dass bei der Realisierung einer Kapazitätserweiterung der Osttangente in Tieflage ein gewisser heute noch nicht bezifferbarer Interessensanteil an den Baukosten durch den Kanton Basel-Stadt übernommen werden muss. Hierzu hat das Bundesamt für Strassen bereits deutlich gemacht, dass nach Abschluss der Alternativplanung erst nach Zusicherung des noch zu bestimmenden Interessensbeitrages des Kantons die Arbeiten an einer Tieferlegung der Osttangente durch den Bund weiter verfolgt werden.

Der Interessensbeitrag wird dem Grossen Rat zum Beschluss zu unterbreiten sein, weshalb wir nachfolgend auch das Stehenlassen des vorliegenden Anzugs und die abschliessende Beantwortung im Rahmen des Kreditantrages für den Interessensanteil des Kantons Basel-Stadt beantragen.

Antrag

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Tanja Soland und Konsorten betreffend unterirdische Autobahn als Nord-Süd-Verbindung stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin