



An den Grossen Rat

14.5216.02

BVD/P145216

Basel, 28. Mai 2014

Regierungsratsbeschluss vom 27. Mai 2014

Interpellation Nr. 44 Oswald Inglin betreffend „Stand der Dinge in Bezug auf die Osttangente“

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 14.05.2014)

„Anlässlich des Besuchs von Bundesrätin Doris Leuthard bei der CVP Basel-Stadt vom 5. Mai 2014 sprach sie im Rahmen eines Überblicks über verkehrspolitische Dossiers ihres Departements auch über baselspezifische Themen. Dabei kam auch das Thema Osttangente zur Sprache. In ihren Äusserungen zum Stand der Dinge war deutlicher Unmut gegenüber den Basler Behörden und deren Bewirtschaftung dieses Problems spürbar (vgl. dazu auch die Berichterstattung in der BZ vom 6.5.14 und der Tageswoche online vom 6.5.14).“

Als Mitglied der IG Osttangente und als Mitunterzeichner der Petition „Für Wohnqualität in den Quartieren – Lärmschutz an der Basler Osttangente jetzt“ stellten sich mir dabei sofort mehrere Fragen, die ich den Regierungsrat freundlich bitte, mir zu beantworten.

1. Wie ist der Stand der Dinge in Sachen Ausbau der Osttangente?
2. Inwiefern ist es richtig, dass die Verzögerung einer Lösung des Problems Osttangente zulasten des BVD geht, so wie es im Referat von Frau Leuthard angeklungen ist, und was sind die Ursachen allfälliger Verzögerungen, oder kurz: Wo liegt der Ball?
3. Welche Lösungsansätze stehen im Vordergrund beim BVD, welche beim Astra und inwiefern sind diese kompatibel mit den Bedürfnissen, die die Anwohnerschaft der Osttangente schon mehrfach zum Ausdruck gebracht haben?
4. Ist es richtig, dass bei einer weiteren Verzögerung nächstens teure Sanierungsarbeiten an der Schwarzwaldbrücke vorgekehrt werden müssen, ohne dass der Status quo in irgend einer Weise verbessert würde?
5. Wie sieht der Zeithorizont baulicher Massnahmen für die Lösung des Problems Osttangente - welcher Art auch immer - aus?
6. Welche andere mittelfristige betriebliche Massnahmen zur Beruhigung der Situation an der Osttangente sind möglich und umsetzbar (z. B. Tempolimiten, Freigabe A 98 als Transitroute)?
7. Inwiefern und wann werden unabhängig von einer permanenten Lösung des Problems die dringend notwendigen und allseits anerkannten Lärmschutzmassnahmen im Umfeld der Osttangente an die Hand genommen?

Oswald Inglin“

Wir beantworten diese Interpellation in Abstimmung mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) wie folgt:

1. *Wie ist der Stand der Dinge in Sachen Ausbau der Osttangente?*

Zurzeit prüft das Bundesamt für Strassen (ASTRA) die mit Basel-Stadt gemeinsam erarbeitete Alternativvariante und entwickelt diese zu einer für alle Seiten tragbaren Lösungsvariante weiter. Anschliessend erfolgt die Abstimmung mit den Regierungen der direkt betroffenen Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft.

2. *Inwiefern ist es richtig, dass die Verzögerung einer Lösung des Problems Osttangente zulässig ist, so wie es im Referat von Frau Leuthard angeklungen ist, und was sind die Ursachen allfälliger Verzögerungen, oder kurz: Wo liegt der Ball?*

Auslöser für die entstandene Verzögerung war der Umstand, dass der vom Kanton Basel-Stadt federführend erarbeiteten Erweiterung der bestehenden Osttangente bereits im Jahr 2009 erheblicher politischer Widerstand erwachsen ist. Im Jahr 2011 wurde eine überparteilich abgestimmte Petition mit insgesamt 11'000 Unterschriften in Bern eingereicht, welche eine unterirdische Linienführung der Osttangente und die rasche Umsetzung des zum Teil noch nicht vollumfänglich gewährleisteten Lärmschutzes fordert. In der Folge hat das Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt dem ASTRA Anfang 2013 eine Alternativvariante zur Prüfung vorgelegt. Diese muss im komplexen städtischen Bereich in verschiedener Hinsicht weiter optimiert und vertieft werden. Diese Arbeiten laufen derzeit unter der Federführung des ASTRA und unter Einbezug der beiden betroffenen Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft.

3. *Welche Lösungsansätze stehen im Vordergrund beim BVD, welche beim Astra und inwiefern sind diese kompatibel mit den Bedürfnissen, die die Anwohnerschaft der Osttangente schon mehrfach zum Ausdruck gebracht haben?*

Der Bund und der Regierungsrat sind sich einig, dass eine Kapazitätserweiterung notwendig ist und dass hierfür ein Projekt weiterverfolgt werden soll, das auf eine hinreichende politische Unterstützung zählen kann. Die Arbeiten auf Projektstufe erfolgen koordiniert zwischen dem ASTRA und dem Bau- und Verkehrsdepartement.

4. *Ist es richtig, dass bei einer weiteren Verzögerung nächstens teure Sanierungsarbeiten an der Schwarzwaldbrücke vorgekehrt werden müssen, ohne dass der Status quo in irgend einer Weise verbessert würde?*

In den Jahren 2016 – 2019 werden einzelne Instandsetzungsmassnahmen an der Osttangente realisiert, um den sicheren Weiterbetrieb der bestehenden Infrastruktur zu gewährleisten. Beispielsweise werden an der Schwarzwaldbrücke die Fahrbahnübergänge ersetzt. Die notwendige vollumfängliche Instandsetzung und Ertüchtigung der Osttangente durch den Bund ist ab ca. 2025 geplant.

5. *Wie sieht der Zeithorizont baulicher Massnahmen für die Lösung des Problems Osttangente - welcher Art auch immer - aus?*

Der Realisierungszeitpunkt des Engpassbeseitigungsprojektes Osttangente ist abhängig von der Lösungsvariante, den damit zusammenhängenden baulichen Herausforderungen, den dem Projekt erwachsenden Widerständen, u.a. aufgrund möglicher Einsprache- und Rekursverfahren, sowie von der Finanzierung.

6. Welche andere mittelfristige betriebliche Massnahmen zur Beruhigung der Situation an der Osttangente sind möglich und umsetzbar (z. B. Tempolimiten, Freigabe A 98 als Transitroute)?

Zurzeit plant das ASTRA keine betrieblichen Massnahmen, wie die Bewirtschaftung der Autobahnanschlüsse, Tempolimiten, usw.. Beim Verkehr auf der heutigen Osttangente handelt es sich überwiegend um Ziel- und Quellverkehr, was die Wirkung verkehrslenkender Massnahmen stark relativiert. Auch eine aktiver Freigabe der A98 würde aus diesem Grund die erhoffte, entlastende Wirkung auf die Osttangente nur in einem geringen Umfang erreichen. Daneben bleibt festzuhalten, dass die Bewirtschaftung der A98 zwischenstaatlichen Regelungen unterliegt.

7. Inwiefern und wann werden unabhängig von einer permanenten Lösung des Problems die dringend notwendigen und allseits anerkannten Lärmschutzmassnahmen im Umfeld der Osttangente an die Hand genommen?

Zusätzliche Lärmschutzmassnahmen an der heutigen Osttangente können sinnvollerweise erst realisiert werden, wenn das Projekt für die Engpassbeseitigung definiert, die technische und politische Realisierbarkeit nachgewiesen sowie die künftigen Verkehrsführungen und -ströme bekannt sind.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin