



An den Grossen Rat

10.5247.03

BVD/P105247

Basel, 10. September 2014

Regierungsratsbeschluss vom 9. September 2014

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

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 12. September 2012 vom Schreiben des Regierungsrates Kenntnis genommen und dem Antrag des Regierungsrates folgend den nachstehenden Anzug Tanja Soland und Konsorten stehen lassen und dem Regierungsrat zum erneuten 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 weitere 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 engeren 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 Vöggtli, 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. 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 Nationalstrasse mit Staubildung auch zu

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

Aus diesem Grund ist die Forderung der Anzugstellerin, darauf hinzuwirken, dass keine weiteren Spuren bzw. Kapazitäten geschaffen werden, im Hinblick auf die Entlastung der Wohnquartiere und die Konzentration des Verkehrs auf den Hochleistungsstrassen nicht zielführend. Wie erwähnt, kommt es bereits heute in Ereignisfällen zu erheblichen Verlagerungen von Autobahnverkehr auf das Lokalstrassennetz mit verheerenden Auswirkungen auf die Verkehrssituation in der Stadt und insbesondere auch auf die Wohnqualität in den meisten Quartieren der Stadt Basel. Erfolgt keine Kapazitätserweiterung wird diese Situation nicht nur in Ereignisfällen eintreten, sondern sie wird zum alltäglichen und nicht akzeptablen Normalfall. Das gilt es durch einen stadtverträglichen Ausbau der Osttangente zu vermeiden.

Aus diesem Grund hat sich der Regierungsrat bereits seit dem Jahr 2009 sehr vehement beim Bund dafür eingesetzt, dass die heutige Osttangente nicht wie vom Bundesamt für Strassen ursprünglich vorgesehen um je eine Fahrspur pro Fahrtrichtung oberirdisch erweitert wird – sondern, um die erforderlichen Kapazitäten zur Engpassvermeidung zu schaffen, sollen 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 denjenigen des Bundes aufzeigen, dass die vom Bund bearbeitete Variante mit einem Ausbau auf der bestehenden Stammelinie an der Oberfläche politisch nicht realisierbar ist. Nach verschiedenen Varianten-Diskussionen konnte der Kanton nachweisen, dass es stadtverträglichere, technisch mögliche und zugleich finanzierbare Lösungen gibt. Darauf basierend hat der Bund eingelenkt und gemeinsam mit den Vertretern des Kantons nach besseren, unterirdischen Lösungen gesucht. 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, Regierungsrat 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. Das Resultat dieser sog. Alternativplanung wurde vom Kanton im März 2013 dem Bundesamt für Strassen zur Prüfung eingereicht. Weil die Ausgangslage komplex ist, dauerte es bis zum 5. Juni 2014 bis das ASTRA den Vorschlag des Kantons geprüft hatte und einen eigenen, verbesserten Vorschlag unterbereiten konnte, der die gegenseitig formulierten Anforderungen erfüllt.

Da der nun vorliegende Vorschlag auf dem Gebiet der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft zu liegen kommt, wurde dieser seitens des ASTRA am 7. Juli 2014 im Beisein von Regierungsrat Dr. Hans-Peter Wessels (BS) und Regierungsrätin Frau Sabine Pegoraro (BL) der Öffentlichkeit vorgestellt. Derzeit wird der Vorschlag von den Fachverantwortlichen beider Kantone geprüft, um dem ASTRA im September 2014 eine entsprechende Stellungnahme unterbreiten zu können. Bereits heute kann festgestellt werden, dass es sich um eine vielversprechende Lösung mit mehreren, etappiert umsetzbaren Modulen handelt, womit der Engpass auf der Osttangente behoben werden kann.

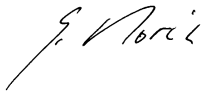
Bekanntlich gibt es entlang der Osttangente einige Stellen, wo die lärmtechnische Erstsanierung durch das ASTRA noch nicht durchgeführt worden ist. Dies deshalb, weil das ASTRA keine neuen Massnahmen an der bestehenden Osttangente durchführen wollte, bevor die Lösung für das Engpassproblem fest steht. Mit dem inzwischen vorliegenden Projekt zur Engpassbeseitigung können die ausstehenden Lärmschutzmassnahmen nun rasch in Angriff genommen werden, wofür sich der Regierungsrat beim ASTRA einsetzt.

Wie weit nebst den gesetzlich vorgeschriebenen Massnahmen zum Lärmschutz auch die Einhausung oder Überdeckung gewisser Streckenabschnitte sinnvoll ist, muss nun vor der neuen Ausgangslage mit dem unterirdischen Engpass-Beseitigungsprojekt und den sich damit verändernden verkehrlichen Belastungen an der Oberfläche geklärt werden.

Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Tanja Soland und Konsorten betreffend „unterirdische Autobahn als Nord-Süd-Verbindung“ abzuschreiben. Der Regierungsrat stellt mit Zufriedenheit fest, dass mit der vom Bund jetzt vorgeschlagenen Lösung die Bedingung nach einer unterirdischen Linienführung erfüllt ist.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin