



An den Grossen Rat

15.5177.02

BVD/P155177

Basel, 13. Mai 2015

Regierungsratsbeschluss vom 12. Mai 2015

Interpellation Nr. 36 Heiner Vischer betreffend „Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes in der Regio Basel“

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 14. April 2015)

„Das Hochleistungsstrassennetz (Nationalstrassen, kantonale Hochleistungsstrassen und Anschlüsse) der Region Basel ist überlastet. Die ganze Agglomeration wird regelmässig von gigantischen Staus komplett lahm gelegt, weil die Kapazität und Funktionalität des Hochleistungsstrassennetzes momentan nicht ausreichen. Anstehende Sanierungsarbeiten am Schänztunnel und auf der Osttangente akzentuieren diese äusserst unbefriedigende Situation. Durch im Stau stehende Fahrzeuge entstehen hohe volkswirtschaftliche Kosten und die Standortattraktivität leidet ebenfalls. Auch der berechtigte Ausbau des öffentlichen Verkehrs vermag diese Entwicklung nicht zu kompensieren weil die Planung und Projektierung des Hochleistungsstrassennetzes 10-15 Jahre im Verzug ist. Zudem ist die Zusammenarbeit zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt zu wenig koordiniert was auch nicht zielführend ist. Es fehlt an einer abgestimmten Strategie für das regionale Hochleistungsstrassennetz und der entsprechenden Organisationsform, die in der Lage ist, diese Mängel rasch und gezielt zu beheben.“

In den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt sowie dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) sind Planungen für den Ausbau verschiedener Strassenabschnitte im Gange. Wie diese aber zu einem funktionalen Netz zusammengeführt werden und wie die An- bzw. die Zusammenschlüsse im einen oder anderen Kanton erfolgen, bleibt jedoch unklar, wie die folgende, nicht abschliessende Aufzählung zeigt:

- Rheintunnel als Entlastung der Osttangente: Erfreulicherweise besteht zwischen ASTRA und Kanton Basel-Stadt eine Vereinbarung über dessen Projektierung. Unklar bleibt aber, wie sich der Anschluss auf die A2 bei der Hagnau, dem komplexesten und am stärksten belasteten Knoten der Region gestaltet und wie auf dem Abschnitt Basel-Augst der A2 die notwendige Kapazität geschaffen wird, um den Verkehr vom Rheintunnel und der allfälligen stadtnahen Tangente aufzufangen.
- Mit der Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwill (ELBA) werden Entwicklungsvarianten mit und ohne stadtnahe Tangente dem Landrat vorgelegt, ohne dass die Anschlusspunkte zu Basel Stadt geklärt wären. Dies ist aus planerischer Sicht zumindest fragwürdig. Ein Positionsbezug des Kantons Basel-Stadt zu den Anschlusspunkten ist deshalb dringend notwendig.
- Im Kanton Basel-Stadt bleibt seit Jahren unklar, ob der Gundelitunnel als Bestandteil des Schweizerischen Netzbeschlusses von 1960 je einmal realisiert werden wird. Dies, obwohl dessen Realisierung die Funktionalität des Hochleistungsstrassennetzes in der Region stark positiv beeinflussen würde. Deswegen ist ein Positionsbezug des Kantons Basel-Stadt auch zu diesem Projekt dringend notwendig.
- Das Stimmvolk im Kanton Basel-Landschaft hat am 8. März 2015 mit der klaren Zustimmung zur Umfahrung Allschwil und der Ablehnung der VCS-Strasseninitiative seinen Unmut über den Zustand des Hochleistungsstrassennetzes zum Ausdruck gebracht. Nun muss dringend geklärt werden.

den, wie die Kantone BS und BL den Zubringer Allschwil als ersten Schritt der Umfahrung Allschwil planen.

Es wird also deutlich, dass im Bereich des Strassenverkehrs, ganz im Gegensatz zum öffentlichen Verkehr, ein abgestimmtes „Strategisches Entwicklungsprogramm Hochleistungsstrassen“ fehlt. Dieses würde sicherstellen, dass in Analogie zu den Programmen des Bundes, in sich schlüssige Pakete von Ausbauprojekten geschnürt und in regelmässigen Abständen (analog STEP Bund) dem Landrat und dem Grossrat zur Genehmigung und Finanzierung vorgelegt werden könnten. Ebenso wird deutlich, dass die Organisationsform, welche diesen Prozess mit der nötigen Effizienz führen könnte, nicht vorhanden ist. Der Verein AggroBasel unter Einbezug des ASTRA wäre dazu das richtige Gefäss, wenn er mit einem entsprechend klaren Auftrag und den nötigen Ressourcen ausgestattet würde.

Ich bitte deshalb in diesem Zusammenhang die Regierung folgenden Fragen zu beantworten:

1. Wie gedenken die beiden Kantone das Hochleistungsstrassennetz in den kommenden Jahren auszubauen?
2. Sind die beiden Kantone bereit, ein „Strategisches Entwicklungsprogramm Hochleistungsstrassen“ zu erarbeiten?
3. Welche Organisationsform werden die Kantone zusammen mit dem ASTRA aufbauen, um den Ausbau rasch und effizient sicherzustellen?
4. Wie gestaltet sich der Anschluss des Rheintunnels auf die A2 beim Knoten Hagnau?
5. Wie wird auf dem Abschnitt Basel-Augst auf der A2 die notwendige Kapazität geschaffen, um den Verkehr vom Rheintunnel und der allfälligen stadtnahen Tangente aufzufangen?
6. Wie steht der Kanton Basel-Stadt zu den Anschlusspunkten, die sich bei der Realisierung der stadtnahen Tangente ergeben? Wie sieht hier eine allfällige Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Landschaft bei der Planung dieser Anschlusspunkte aus?
7. Wie steht der Kanton Basel-Stadt zur Realisierung des Gundelitunnels? Dies insbesondere im Hinblick auf die bevorstehenden Entscheide zu ELBA im Landrat?
8. Wie sieht die gemeinsame Planung der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft bei der Realisierung des Zubringers Allschwil sowie der Umfahrung Allschwil als Ganzes aus?

Eine gleichlautende Interpellation wurde auch im Landrat eingereicht.

Heiner Vischer“

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass die Hochleistungsstrassen sowohl im Kanton Basel-Stadt als auch im Nachbarkanton Basel-Landschaft an der Kapazitätsgrenze betrieben werden. Wenngleich seit Inkrafttreten der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) im Jahr 2008 die Nationalstrassen in der Verantwortung des Bundes liegen, hat der Regierungsrat dessen bisherige Planungsarbeiten intensiv begleitet und unterstützt. Selbstverständlich zielen diese Projekte nicht monokausal auf die Verkehrskapazitätserweiterung und die Wiederholung von Planungsfehlern aus den 60er- und 70er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Im dicht überbauten Stadtgebiet, wo die Bewohnerinnen und Bewohner durch die Nationalstrassen-Infrastrukturen erheblichem Lärm und Emissionen ausgesetzt sind, bestehen viele vorgegebene bauliche und verkehrsplanerische Rahmenbedingungen und über die Jahre organisch gewachsene Quartierstrukturen. Diese typisch städtische Ausgangslage schränkt die Handlungsoptionen ein und erfordert massgeschneiderte und durchdachte Lösungen. Deshalb hat der Regierungsrat eine differenzierte Strategie für die Hochleistungsstrassen erarbeitet und am 29. April 2015 darüber informiert.

- 1. Wie gedenken die beiden Kantone das Hochleistungsstrassennetz in den kommenden Jahren auszubauen?*

Der Regierungsrat von Basel-Stadt bespricht regelmässig die jeweils aktuellen sowie die strategischen und langfristigen Fragestellungen zum Hochleistungsstrassennetz mit Basel-Land sowie mit dem Bundesamt für Strassen, das speziell beim Rheitunnel die verantwortliche Bauherrin ist. Bei den weiteren relevanten Projekten auf schweizerischem Boden handelt es sich um den Autobahnanschluss Basel City (ABAC) und abhängig vom anstehenden Entscheid des Landrats ggf. auch um die ELBA-Projekte Binningertunnel, AllschwilerTunnel und Zubringer Allschwil, die zusammen mit ABAC ein Verkehrs-Ringsystem um die Stadt Basel darstellen. Bei allen genannten Projekten finden zwischen den beiden Kantonen bzw. mit dem ASTRA gemeinsame Absprachen und ein fachlicher Austausch statt.

- 2. Sind die beiden Kantone bereit, ein „Strategisches Entwicklungsprogramm Hochleistungsstrassen“ zu erarbeiten?*

Die Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel, an der die beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft beteiligt sind, erarbeitet derzeit eine „Strategie Strasse – trinationale Netzstrategie“, die auch die Hochleistungsstrassen miteinbezieht. Da die Verkehrsprobleme und -bedürfnisse in der Agglomeration die Landesgrenzen überschreiten, arbeiten auch Verkehrsplanerinnen und -planer aus den beiden Nachbarländern an dieser trinationalen Netzstrategie mit.

- 3. Welche Organisationsform werden die Kantone zusammen mit dem ASTRA aufbauen, um den Ausbau rasch und effizient sicherzustellen?*

Bei allen Hochleistungsstrassen-Projekten gibt es je nachdem ob der Strassenverlauf kantonsübergreifend ist und je nach Strassenkategorie (Kantons- oder Nationalstrasse) unterschiedliche Zuständigkeiten, womit eine einheitliche Organisationsform weder sinnvoll noch möglich ist. Im Gegenteil, die Projekte können voneinander entkoppelt speditiver bearbeitet werden, da die oben erwähnte trinationale Netzstrategie den übergeordnet abgestimmten funktionalen Zusammenhang der einzelnen Projekte gewährleistet. So liegt beim Rheitunnel die Verantwortung beim ASTRA, das derzeit federführend eine geeignete Projektorganisation zur Erarbeitung des „Generellen Projektes“ aufbaut, in der die beiden Kantone eingebunden sind.

- 4. Wie gestaltet sich der Anschluss des Rheitunnels auf die A2 beim Knoten Hagnau?*

Diese Frage klärt das ASTRA im Laufe der Erarbeitung des Generellen Projektes für den Rheitunnel unter Bezug der Kantone bis im Jahr 2018.

- 5. Wie wird auf dem Abschnitt Basel-Augst auf der A2 die notwendige Kapazität geschaffen, um den Verkehr vom Rheitunnel und der allfälligen stadtnahen Tangente aufzufangen?*

Auch diese Frage muss vom ASTRA noch geklärt werden.

- 6. Wie steht der Kanton Basel-Stadt zu den Anschlusspunkten, die sich bei der Realisierung der stadtnahen Tangente ergeben? Wie sieht hier eine allfällige Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Landschaft bei der Planung dieser Anschlusspunkte aus?*

Sofern Baselland die ELBA-Variante „Stadtnahe Tangente“ beschliesst, wird in einer gemeinsamen Projektorganisation untersucht, ob eine Integration von ABAC mit entsprechender Projektänderung zweckmässig ist oder ob die Tangente weiter südlich verlaufen soll.

7. Wie steht der Kanton Basel-Stadt zur Realisierung des Gundelitunnels? Dies insbesondere im Hinblick auf die bevorstehenden Entscheide zu ELBA im Landrat?

Das Projekt Gundelitunnel (ABAC) hat gegenüber dem "Rheintunnel" eine geringere Priorität. Eine Realisierung von ABAC ist nur sinnvoll, wenn der Anschluss als Teilabschnitt in eine durchgehende „Stadtnahe Tangente“ im Sinne eines Ringsystems eingegliedert werden kann. Der Regierungsrat beabsichtigt deshalb, das Projekt ABAC auf die ELBA-Variante der „Stadt-nahen Tangente“ (Binningertunnel) abzustimmen, um die Anschlussfähigkeit sicherzustellen. (Siehe auch Antwort auf die Frage 6.) Der Binningertunnel soll gemäss der aktuell im Landrat diskutierten Vorlage 2036 - 2045 realisiert werden.

8. Wie sieht die gemeinsame Planung der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft bei der Realisierung des Zubringers Allschwil sowie der Umfahrung Allschwil als Ganzes aus?

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt wirkt in der entsprechenden BL-Projektorganisation für den Zubringer Allschwil mit und unterstützt das Projekt fachlich, insbesondere betreffend einer allfälligen Linienführung auf dem Boden des Kantons Basel-Stadt. Betreffend die Ausgestaltung der gemeinsamen Planung der Umfahrung Allschwil als Ganzes können noch keine Aussagen getätigt werden, da der ELBA-Variantenentscheid seitens Baselland noch aussteht und damit unklar ist, ob es diese Umfahrung je geben wird.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin