



► an den Grossen Rat

PMD/006693

Basel, 24. November 2004

Regierungsratsbeschluss
vom 23. November 2004

Anzug Kathrin Giovannone betreffend Massnahmen zum Schutz vor der heranrollenden Lastwagenlawine

In seiner Sitzung vom 16. April 2003 hat der Grosse Rat den nachstehenden Anzug Kathrin Giovannone stehen gelassen und uns zur erneuten Berichterstattung überwiesen.

„Am 1. Januar 2001 tritt das bilaterale Abkommen über den Landverkehr in Kraft, durch welches einerseits die LSVA eingeführt und andererseits die Gewichtslimits für Lastwagen erhöht werden. Die Anzugstellerin hält es für sehr wahrscheinlich, dass damit der Lastwagenverkehr durch die Schweiz massiv zunehmen wird.

Einen Vorgeschmack erhalten Kleinhüningen, Riehen und das Hirzbrunnenquartier nun schon seit Ende Sommer, hat doch dort der Schwerverkehr so zugenommen, dass auf gewissen Hauptstrassen in den Stosszeiten jedes dritte Fahrzeug ein Lastwagen - zumeist mit Anhänger - ist. Die Vermutung, dass es sich um Umfahungsverkehr handelt, liegt nahe, denn der Autobahnzoll Weil ist offenbar chronisch überlastet.

Unabhängig davon, worauf die bisherige Zunahme des Schwerverkehrs zurückzuführen ist, ist doch abzusehen, dass bei einem vermehrten Lastwagentransit durch die Schweiz die Belastung der Hochleistungsstrassen zunehmen und der Schwerverkehr - nicht nur östlich sondern auch westlich des Rheins - immer mehr auch auf andere Strassen ausweichen wird. Es fragt sich deshalb, ob nicht im Hinblick auf eine solche Entwicklung Massnahmen, ja sogar die Erstellung eines kantonalen oder regionalen Schwerverkehrskonzeptes ins Auge zu fassen wären.

Nach Aussage des Leiters der Verkehrsabteilung haben sich die zuständigen kantonalen Stellen zu dieser Frage noch keine Gedanken gemacht. Eine Nachfrage beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat ergeben, dass allfällige Massnahmen in der Kompetenz der Kantone liegen und dass andere Kantone bzw. Gemeinden - beispielsweise im Kanton Bern - solche Massnahmen zur Zeit schon erwägen. Nach Auskunft des ASTRA kommt den Kantonen eine sehr weitgehende Kompetenz zur Einführung funktionaler Beschränkungen auf allen Strassen zu - lediglich für Nationalstrassen muss die Bewilligung des Bundesrates eingeholt werden. Eine solche funktionale Beschränkung würde beispielsweise ein Verbot des Lastwagenverkehrs (unter Vorbehalt des Anlieferverkehrs zu bestimmten Zeiten) darstellen.

Ich bitte deshalb den Regierungsrat, zu prüfen und zu berichten,

- wie sich der Schwerverkehr im Kanton und in der Region in den nächsten Jahren voraussichtlich entwickeln wird;
- wo (auf welchen Strassen) und inwiefern diese Entwicklung negative Auswirkungen haben könnte;
- ob und welche Massnahmen wo zu ergreifen wären;
- ob und auf welchen Strassen die Gewährleistung der Sicherheit der übrigen Verkehrsteilnehmenden (z.B. der Velofahrenden), der Schutz der Anwohnenden vor Immissionen, der Grundwasserschutz, der bauliche Zustand der Strasse selbst oder weitere Gründe ein Verbot für den Schwerverkehr (unter Vorbehalt des Anlieferverkehrs zu bestimmten Zeiten) rechtfertigen würden,
- ob angesichts der zu erwartenden Entwicklung nicht die Erstellung eines Gesamtkonzeptes für den Schwerverkehr auf kantonaler oder sogar regionaler Ebene erforderlich wäre.“

Wir gestatten uns, Ihnen zu diesem Anzug folgenden zweiten Bericht zu erstatten:

Der Regierungsrat brachte schon in seinem Bericht vom 8. Januar 2002 zum Ausdruck, dass ihm die Bewältigung des Schwerverkehrs ein grosses Anliegen ist, um so mehr eine weitere Zunahme europaweit prognostiziert wird. Massnahmen zur Kanalisierung des Schwerverkehrs auf die Hochleistungsstrassen wurden bereits umgesetzt, weitere befinden sich in Planung. Nachfolgend die Übersicht:

Zu Riehen/Lörrach:

Nach umfangreichen Vorarbeiten wurde im April 2002 ein Teilfahrverbot für Lastwagen (Verbot für Transitverkehr und Leerfahrzeuge) für die Lörracher- und die Weilstrasse in Riehen in Kraft gesetzt. Gleichzeitig hat die Stadt Lörrach entsprechende Verkehrsbeschränkungen erlassen. Dank dieser Massnahme konnte eine Reduktion des Schwerverkehrs von 25 bis 30% erreicht werden.

Der Lastwagenverkehr stieg dann in der Folge wieder kontinuierlich an, so dass im Juni 2003 wiederum etwa 90% der Lastwagenmengen wie vor der Einführung des Teilfahrverbots festgestellt wurden. Auffallend war, dass der Anteil der Sattelschlepper von zwei pro Werktag (im Juni 2001) auf 94 pro Werktag (im Juni 2003) anstieg. Aufgrund dieser Tatsache wurde in enger Zusammenarbeit zwischen der Gemeinde Riehen, der Stadt Lörrach, der Stadt Weil am Rhein und dem PMD eine Verschärfung des Verbots geprüft. Nach nicht einfachen Verhandlungen wurde im Mai 2004 ein Fahrverbot für Lastenzüge und Sattelschlepper von über 12 Meter Länge eingerichtet und damit eine Reduktion des Schwerverkehrs auf die Werte unmittelbar nach der Einführung des ersten Teilfahrverbots im April 2002 erreicht.

Von dem Fahrverbot nicht betroffen ist der Zubringerdienst für die Lörracher- und Weilstrasse sowie der grenzüberschreitende Nahverkehr für Fahrzeuge, welche innerhalb der Grenzzone Basel resp. im Wiesental (bis Todtnau) immatrikuliert sind.

Wiederum wurden in Lörrach korrespondierende Einschränkungen realisiert. Diese neue Regelung hat sich bis dato bestens bewährt.

Zu GZA A2/A5 und Kleinhüningen:

Das Kapazitätsproblem (Zollabfertigung und Stauraum) auf der Gemeinschaftszollanlage (GZA) Basel/Weil-Autobahn, wie bereits in der ersten Beantwortung berichtet, besteht weiterhin. Seit der Einführung des Ordnungsdienstes auf dem Stauraum des Zolls und der Neuorganisation des Verkehrsraumes im Zuflussbereich zum Zoll (zusätzlicher Fahrstreifen auf dem ehemaligen Standstreifen) hat sich die Situation etwas entschärft. Von den Lastwagenchauffeuren werden die Massnahmen allseitig begrüsst. Die getroffenen Massnahmen tragen dazu bei, die Attraktivität der Route via Hochleistungsstrasse aufrechtzuerhalten und so ein Ausweichen auf die Lokalstrassen zu verhindern.

Da diese Massnahmen aber nicht ausreichen, um die Rückstauproblematik gänzlich zu eliminieren, wird zur Zeit die provisorische Erweiterung der Zollanlage (PEZA) vorbereitet. Die Inbetriebnahme wird im Mai 2005 stattfinden. Ab diesem Zeitpunkt wird der Lastwagenverkehr, welcher die Kapazität der Zollabfertigung übersteigt, auf diesen Stauraum abgeleitet. Mit der Erweiterung des bestehenden Ordnungsdienstes vom Stauraum des Zolls auf die PEZA können die nun zur Verfügung stehenden Stauräume so gemanagt werden, dass auf der Autobahn nur noch in seltenen Ausnahmefällen Rückstauerscheinungen auftreten. Mit der Verhinderung von Rückstau auf der Hochleistungsstrasse kann einerseits die Sicherheit verbessert und andererseits die Akzeptanz der Autobahn (für Last- und Personenwagen) hochgehalten werden.

In einer ersten Phase (Mai 2005 bis Dezember 2005) wird die PEZA zwar zu Mehrverkehr auf dem Lokalstrassennetz führen, weil die provisorische Zufahrt über die Freiburgerstrasse führt. Parallel zu dieser Phase wird aber eine direkte Zufahrt von der Autobahn auf die PEZA erstellt. Ab Anfang 2006 wird dann die PEZA direkt über diese neue Zufahrt angefahren.

Diese neue Zufahrt (Rampenbrücke PEZA) ist auch gleichzeitig der 1. Teil des Anschlusses Hafen Kleinhüningen. Mit diesem Anschluss kann eine Konzentration des Umschlagverkehrs Rheinhafen-Schiene-Strasse erreicht werden, durch welche das Stadtgebiet vom Schwerverkehr entlastet wird.

Im Zusammenhang mit Massnahmen zur Verbesserung der Wohnqualität in Kleinhüningen wurde vom Hochbau- und Planungsamt (BD) eine Studie in Auftrag gegeben. Gesucht wurde die bestmögliche Variante, um vom Zollamt Hiltalingerstrasse eine direkte Verbindung zur Südquaistrasse zu erstellen. Dabei hat sich gezeigt, dass bauliche Lösungen mit einem hohen finanziellen Aufwand verbunden sind und zu einem relativ geringen Entlastungseffekt führen, weshalb sie nur als langfristige Option weiterverfolgt werden sollen. Um das Ziel der Entlastung Kleinhüningens vom Lastwagenverkehr kurzfristig zu erreichen, kommen daher nur betriebliche Massnahmen in Frage.

Ende 2005 ist die Eröffnung des neuen Autobahnzolls in Rheinfelden geplant. Mit dieser Eröffnung könnte auch ein Rückgang auf der Autobahn A2 einhergehen, da diese neue Verbindung für gewisse Fahrten eine Alternative darstellen dürfte.

Im weiteren läuft beim Zoll ein Projekt, welches für den Transitverkehr eine Abfertigung in Hochkabinen vorsieht. Dies würde dazu führen, dass der Schwerverkehr schneller abgefertigt werden kann. Durch die schnellere Abfertigung ergäbe sich dann eine Reduktion des Rückstaus und wiederum eine grössere Akzeptanz der Route via Autobahn.

Zum Raum St. Johann:

Baustellenbedingt (Nordtangente-Baustelle in der Voltastrasse) muss derzeit der Schwerverkehr Schweiz -> Frankreich über die Achse Elsässerstrasse / Schlachthofstrasse geführt werden. Zur Entlastung der Anwohnenden sowie der Betriebe im Gebiet Elsässerstrasse / Schlachthofstrasse besteht bereits heute ein Fahrverbot (Ausnahme Zubringerdienst) für die Fahrtrichtung Frankreich -> Schweiz, da dieser Verkehr die bereits teileröffnete Nordtangente bis zur provisorischen Ausfahrt beim Lothringerplatz benutzen kann.

Mit der durchgehenden Eröffnung der Nordtangente im Jahr 2007 werden auch flankierende Massnahmen für die Kanalisierung der Schwerverkehrs Im Raum St. Johann getroffen. Bereits 1994 hat der Regierungsrat im Rahmen der Genehmigung des Ausführungsprojektes der Nordtangente solche Massnahmen in Aussicht gestellt. Das federführende Baudepartement hat ein Ingenieurbüro mit der Erstellung eines Schwerverkehrskonzepts beauftragt. Erste Resultate sind gegen Ende 2004 zu erwarten.

Zu den einzelnen Fragen:

Zu Frage 1

Wie schon in der ersten Beantwortung berichtet, ergibt der Bericht "Aggregierte Verkehrsprognosen Schweiz und EU" des ARE einen zusammenfassenden Überblick verschiedenster langfristiger Prognosen (bis 2020) zum Personen- und Güterverkehr auf Strasse und Schiene. Angesichts des langen Zeitraumes und der grossen Unsicherheiten ist die Spannweite der Wachstumsfaktoren und -raten gerade im Güterverkehr sehr hoch. Die nachfolgend genannten Wachstumsfaktoren aus diesem Bericht beziehen sich alle auf die 23 Jahre zwischen 1997 und 2020, d.h. bezogen auf das heutige Jahr 2004 sind sie entsprechend zu reduzieren.

Für die Schweiz wird beim Strassengüterverkehr ein Wachstum der Tonnenkilometer (tkm) zwischen 44% und 89% und der Fahrzeugkilometer (Fzkm) zwischen 36% und 87% erwartet. Der letztgenannte Wert ist tiefer, weil die Lastwagengewichte zunehmen und der Anteil der Leerfahrten dank moderner Transportlogistik etwas abnehmen dürften.

Für die EU werden angesichts der Osterweiterung noch höhere Wachstumsfaktoren prognostiziert (40% bis 117% bei den tkm, keine Angaben zu den Fzkm).

Die Multimodale Verkehrsstudie Oberrhein kommt im Trendszenario beim Strassengüterverkehr zu einem Wachstum der tkm von knapp 80% (1998 bis 2020). Bezogen auf die beiden von Norden auf Basel zuführenden Autobahnen A5 und A35 würde dies zu einer Zunahme der Lastwagenfahrten um knapp 70% führen.

Als Fazit bleibt festzuhalten, dass der Lastwagenverkehr in den nächsten 20 Jahren stark zunehmen wird, ob 40% oder gegen 70% bis 80% kann jedoch aus derzeitiger Sicht nicht bestimmt werden.

Das bestehende Dosierungssystem für Lastwagen beim Gotthardtunnel hat direkte Auswirkungen auf die Nord/Süd Achse. Für den grenzüberschreitenden Schwerverkehr sind hiermit dem Wachstum Grenzen gesetzt.

Zu Frage 2

Der Wachstum im Strassengüterverkehr wird sich primär über die Nord- und Osttangente (A2/A3) abwickeln. Ein Teil des Lastwagenverkehrs wird eventuell auch über die A98 ausweichen. Zudem soll ab 2007 ein grosser Teil des Strassengüterverkehrs im Umladebahnhof auf dem ehemaligen Rangierbahnhof der DB auf die Bahn umgeladen werden (ROLA).

Zu Frage 3

Mit leistungsfähigen Zollabfertigungen bei den Autobahnzollämtern (im Bericht erwähnt) und leistungsfähigen Stadtautobahnen (A2/A3) soll dem Schwerverkehr kein Anreiz mehr gegeben werden, auf das untergeordnete Strassennetz auszuweichen. Neben dem Ausbau der PEZA besteht unter anderem beim Zoll ein Projekt welches für den Transitverkehr eine Abfertigung in Hochkabinen vorsieht, um die Abläufe zu beschleunigen. Als zusätzliche Massnahmen sind Beschränkungen für den Lastwagenverkehr analog Weilstrasse und Lörracherstrasse denkbar. Ein Grossteil des Güterschwerverkehrs im Nord-Süd- und Süd-Nordverkehr wird auf dem neuen Umladebahnhof der ROLA auf die Bahn ver- resp. entladen.

Zu Frage 4

In Basel gibt es bereits Einschränkungen für den Lastwagenverkehr. So sind zum Beispiel in der Reiterstrasse und der Hegenheimerstrasse Lastwagen nur zum Zubringerdienst zugelassen. In Riehen besteht ein Fahrverbot für Lastenzüge und Sattelschlepper von über 12 Meter Länge. Davon nicht betroffen ist der Zubringerdienst für die Lörracher- und Weilstrasse sowie der grenzüberschreitende Nahverkehr für Fahrzeuge, welche innerhalb der Grenzzone Basel resp. im Wiesental (bis Todtnau) immatrikuliert sind. Mit einem Verbot für Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung sind die Äussere Baselstrasse und Weilstrasse in Riehen belegt. Einer baulichen Beschränkung unterliegt z.B. die Margarethenbrücke, welche auf 28 Tonnen begrenzt ist. Weitere Beschränkungen sind denkbar und müssen jeweils situativ, aus Sicht aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, beurteilt werden. Eine generelle Beurteilung aller Strassen ist somit nicht möglich.

Zu Frage 5

Der Kanton Basel-Stadt ist bestrebt, das Autobahnnetz möglichst attraktiv zu halten, damit sich der Schwerverkehr auch künftig auf den Hochleistungsstrassen abwickelt.

Die starken Wachstumsraten des Lastwagenverkehrs beziehen sich hauptsächlich auf den Langstreckenverkehr, welcher in Basel praktisch vollständig über das Autobahnnetz abgewickelt wird. So betrachtet besteht kein Bedarf nach einem Gesamtkonzept Güterverkehr, zumal Verbesserungen bei der Schwerverkehrsabwicklung auf der Osttangente bereits eingeleitet wurden. Lokale Schwerverkehrskonzepte, wie z.B. im St. Johann, werden bedarfsgerecht umgesetzt.

Antrag

Wir beantragen dem Grossen Rat, von den vorstehenden Ausführungen Kenntnis zu nehmen, und den Anzug Kathrin Giovannone abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Der Vizepräsident

Der Staatsschreiber

Dr. Ueli Vischer

Dr. Robert Heuss