



An den Grossen Rat

13.5470.02

BVD/P135470

Basel, 12. Februar 2014

Regierungsratsbeschluss vom 11. Februar 2014

## **Schriftliche Anfrage Samuel Wyss betreffend „Verkehrsleitmassnahmen während Instandstellungs- und Neubauten von Nationalstrassenbauwerken in der Region“**

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Samuel Wyss dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

„Die aktuelle Verkehrssituation in Basel ist schon seit geraumer Zeit von Staus und massivsten Behinderungen geprägt. Die täglichen Staulagen blockieren den Durchgangs-, den Pendler- und den öffentlichen Verkehr auf allen Hauptachsen der Region.

Da in der näheren Zukunft Instandstellungs- und Erweiterungsarbeiten in grösserem Umfange am Nationalstrassennetz unabdingbar und deshalb bereits geplant sind, stellen sich mir folgende Fragen:

1. Die dringend notwendige Erweiterung der Verkehrskapazität auf der Osttangente - der wichtigsten und am stärksten frequentierten Nord-Süd-Verbindung Europas - wird zwangsweise zu grossen Behinderungen des bereits jetzt schon meist zähflüssig fliessenden Verkehrs führen. Welche Ausweich- bzw. Alternativrouten sind vorgesehen:
  - für den Strassengüterverkehr (aufgeteilt in Lokal- und Transitverkehr)
  - für den Individualreisendenverkehr
  - für den Pendlerverkehr
  - für den Lokalverkehr?
2. Ein grosser Teil des Verkehrsaufkommens wird durch den transitierenden internationalen Strassengüterverkehr verursacht. Da die Problematik sich dabei nicht nur auf die Lokalität "Basel" beschränkt, sondern dies durch die geographische Lage Basels gar ein europäisches Problem darstellt, sollte es möglich sein, dass Deutschland als Mitverursacher des Verkehrsaufkommens einen grösseren Teil des Transitverkehrs (zumindest während der Bauphase der Osttangente-Kapazitätserweiterung und der Sanierung) übernimmt und via Rheinfeldern oder Koblenz in die Schweiz leitet. Sind diesbezüglich fruchtende Gespräche im Gang mit:
  - den deutschen Behörden
  - den Behörden der Kantone Aargau und Basel-Landschaft
  - dem ASTRAund was sind deren bisherigen Ergebnisse?
3. Das "Erhaltungsprojekt Schänzli" wird unweigerlich zu einem Verkehrskollaps im Bereich St.Jakob/Schänzli führen, wenn vorgängig keine geeigneten Massnahmen ergriffen werden. Im Kanton BL wird das Strassennetz in diesem Bereich anscheinend bereits grossräumig saniert, um während des anstehenden Erhaltungsprojektes Baustellen auf dem Lokalstrassen-

netz zu verhindern - um diese also bereits vorgängig durchzuführen - und somit wirtschafts- und umweltschädigende Staus zu verhindern.

- Das Projekt wird drastische Auswirkungen auf den Kanton Basel-Stadt haben. Hat dieser deshalb bereits Massnahmen ergriffen und wenn ja, welche?
  - Wenn nein, wieso nicht und ab wann werden diese in Angriff genommen?
  - Wie gross ist das Verkehrsaufkommen beim Schänzlitunnel
  - zur täglichen Verkehrsspitze
  - im Durchschnitt täglich je Richtung?
  - Kann dieses Verkehrsaufkommen während den Sanierungs- und Erweiterungsarbeiten überhaupt wirkungsvoll abgeführt werden, ohne Folgestaus zu verursachen und welche Ableitungswege sind dazu vorgesehen?
4. Sind durch das ASTRA in der Regio Basiliensis weitere Bauvorhaben in dieser Grössenordnung vorgesehen? Wenn ja, welche und wann?

Samuel Wyss“

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

Die Instandhaltung der städtischen Infrastruktur ist für den langfristigen Wohlstand unserer Stadt und der Region einerseits unabdingbar, andererseits führen die dazu notwendigen Baustellen zwangsläufig zu Verkehrsbehinderungen und Staus. Dabei handelt es sich nicht nur um Baustellen zum Strassenunterhalt sondern ganz wesentlich auch solche zum Bau und Erhalt von Leitungen, den eigentlichen Lebensadern unserer Stadt. Der Regierungsrat ist sich dieser Problematik sehr bewusst und ist bestrebt, die unvermeidlichen Behinderungen mit abgestimmten Massnahmen in erträglichen Grenzen zu halten. So werden etwa im Einzelfall jeweils verschiedene Baustellenkonzepte (z.B. Vollsperrung mit kurzer Baudauer im Schichtbetrieb, Aufrechterhaltung Verkehr mit längerer Baustellendauer) gegeneinander abgewogen. Die entsprechenden Überlegungen sind ebenso wie mögliche Umfahrungsrouten Bestandteil der sorgfältigen Erarbeitung eines Bauprojektes.

1. *Die dringend notwendige Erweiterung der Verkehrskapazität auf der Osttangente - der wichtigsten und am stärksten frequentierten Nord-Süd-Verbindung Europas - wird zwangsweise zu grossen Behinderungen des bereits jetzt schon meist zähflüssig fliessenden Verkehrs führen. Welche Ausweich- bzw. Alternativrouten sind vorgesehen:*

Für die Erweiterung der Verkehrskapazität der Osttangente liegt noch kein Projekt vor. Entsprechend gibt es auch noch keine konkreten Überlegungen zu Ausweich- oder Alternativrouten. Das Projekt liegt in der Verantwortung des Bundes. Der Regierungsrat wird sich dafür einsetzen, dass zuerst eine unterirdische Erweiterung der Osttangente gebaut wird, bevor die notwendige Sanierung der bestehenden Anlage beginnt. Diese Kapazitätserweiterung könnte die Folgen einer sanierungsbedingten Kapazitätseinschränkung deutlich mildern.

2. *Ein grosser Teil des Verkehrsaufkommens wird durch den transitierenden internationalen Strassengüterverkehr verursacht. Da die Problematik sich dabei nicht nur auf die Lokalität "Basel" beschränkt, sondern dies durch die geographische Lage Basels gar ein europäisches Problem darstellt, sollte es möglich sein, dass Deutschland als Mitverursacher des Verkehrsaufkommens einen grösseren Teil des Transitverkehrs (zumindest während der Bauphase der Osttangente-Kapazitätserweiterung und der Sanierung) übernimmt und via Rheinfeldern oder Koblenz in die Schweiz leitet. Sind diesbezüglich fruchtbare Gespräche im Gang?*

Entgegen der Annahme des Anfragenden, sind der Binnenverkehr und der Regionalverkehr für über zwei Drittel des Verkehrs auf der Osttangente verantwortlich. Der internationale Transitgüterverkehr macht nur einen kleinen Teil des Verkehrsaufkommens auf der Osttangente aus. Ausserdem erfolgt über die Nordtangente ein starker Zu- und Abstrom auf die Osttangente, der auch bei einer Umfahrungsmöglichkeit via Autobahn A98 unverändert bliebe. Die vom Anfragenden erhoffte Wirkung einer vermehrten Nutzung der

A98 als Umfahrung von Basel fiel damit wesentlich geringer aus als erwartet. Selbstverständlich ist sich aber der Regierungsrat bewusst, dass während der geplanten Osttangente-Kapazitätserweiterung jede Möglichkeit zur Reduktion des Verkehrs auf der A2 durch die Stadt Basel in Erwägung gezogen werden muss.

Aus diesem Grund hat der Regierungsrat erste sondierende Gespräche mit dem Kanton Aargau geführt. Deren Resultate wurden auch schon mit dem Bundesamt für Strassen besprochen. Dieses hat Ende November 2013 zugesichert, sich der Thematik anzunehmen. Dabei soll eine geeignete Lösung mit den nationalen Beteiligten und den deutschen Partnern gefunden werden.

3. Das "Erhaltungsprojekt Schänzli" wird unweigerlich zu einem Verkehrskollaps im Bereich St.Jakob/Schänzli führen, wenn vorgängig keine geeigneten Massnahmen ergriffen werden. Im Kanton BL wird das Strassennetz in diesem Bereich anscheinend bereits grossräumig saniert, um während des anstehenden Erhaltungsprojektes Baustellen auf dem Lokalstrassennetz zu verhindern - um diese also bereits vorgängig durchzuführen - und somit wirtschafts- und umweltschädigende Staus zu verhindern. Das Projekt wird drastische Auswirkungen auf den Kanton Basel-Stadt haben. Hat dieser deshalb bereits Massnahmen ergriffen und wenn ja, welche?


Die Sanierung des Schänzlitunnels wird voraussichtlich 2016 starten. Es handelt sich um ein Projekt des Bundes im Kanton Basel-Landschaft. Zurzeit laufen die Abklärungen für die Verkehrsführung im Bauzustand. Basel-Stadt ist in der entsprechenden Arbeitsgruppe des Bundes vertreten. Es ist eine umfangreiche provisorische Verkehrsführung während ca. vier Jahren geplant, die den Hauptteil des heutigen Verkehrs aufnehmen soll. Die detaillierte Ausgestaltung dieser provisorischen Verkehrsführung sowie weitere flankierende Massnahmen werden erst noch erarbeitet.

Durch den Schänzlitunnel fuhren im Jahr 2011 täglich 60'956 Motorfahrzeuge, davon 51.5 % in Richtung Delémont. Die höchsten Stundenbelastungen waren zwischen 7 und 8 Uhr mit 6'208 Motorfahrzeugen bzw. zwischen 16 und 17 Uhr mit 5'166 Motorfahrzeugen festzustellen (jeweils Summe beider Richtungen). Zwischen 2001 und 2011 nahm der durchschnittliche tägliche Verkehr um rund 10 % zu. (Quelle: <http://doc.vde.admin.ch/out/public/6.html>)

4. Sind durch das ASTRA in der Regio Basiliensis weitere Bauvorhaben in dieser Grössenordnung vorgesehen? Wenn ja, welche und wann?

Dem Regierungsrat sind nebst der Kapazitätserweiterung und Erhaltung der Osttangente, dem allfälligen Bau des Autobahnanschlusses Basel-City (ABAC) auf basel-städtischem Gebiet und der Sanierung des Schänzlitunnels im Kanton Basel-Landschaft mit Auswirkungen auf den städtischen Verkehr keine weiteren Projekte in dieser Grössenordnung bekannt. Die Realisierungszeitpunkte der beiden Projekte im Kanton Basel-Stadt sind noch offen. Derzeit laufen die Zweckmässigkeitsabklärungen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA), das seit dem Inkrafttreten des Beschlusses zur NFA für den Ausbau des Nationalstrassennetzes zuständig ist.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin