

An den Grossen Rat

14.5383.02

Basel, 29. Oktober 2014

Regierungsratsbeschluss vom 28. Oktober 2014

Schriftliche Anfrage Samuel Wyss betreffend "Verkehrsleitmassnahmen"

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

"Bei der Beantwortung meiner schriftlichen Anfrage "Verkehrsleitmassnahmen während Instandstellungs- und Neubauten von Nationalstrassenbauwerken in der Region" im Februar 2014 äusserte sich der Regierungsrat wie folgt:

"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."

- 1. Die Sanierung hat begonnen. Könnte es sein, dass der Regierungsrat diesbezüglich sein Versprechen nicht eingehalten hat? Wenn ja, mutwillig oder aus Nachlässigkeit?
- 2. Wie sieht das weitere Vorgehen diesbezüglich aus?
- 3. Mehrere Grossprojekte werden die Stadt Basel z.T. finanziell massiv belasten (Pensionskasse / Tramlinienprojekte / Herzstück usw.). Die Erweiterung der Osttangente wird nicht voll umfänglich durch den Bund getragen werden, da die Stadt eine unterirdische Variante wünscht. Wird die Planung der Osttangente mutwillig herausgezögert, um die Finanzierung zu verunmöglichen und damit der baselstädtischen extrem ideologischen Haltung bezüglich des MIV und des Handelswarenverkehrs gerecht zu werden und das Projekt zu verhindern? Ja oder Nein?
- 4. Ich bitte um eine kurze sachliche Stellungnahme zu den Aussagen von Frau Bundesrätin Leuthard bezüglich den Verzögerungen der Osttangentenplanung, welche durch BS verursacht sein sollen inkl. Gegenargumentation.
- 5. Wie sieht es bezüglich Schänzlitunnel aus: Welche Strassen sind vorgesehen für eine allfällige Aufnahme des Verkehrs, wenn die Schänzlitunnelbaustelle zusätzlichen Rückstau produziert? Hat sich der Kanton bereits Gedanken gemacht, wie dieser zusätzliche Mehrverkehr im Stadtgebiet geleitet und gelenkt werden kann? Wenn ja, wie?
- 6. Ist der Kanton BS bereit, prophylaktisch Massnahmen zugunsten des Verkehrsflusses umzusetzen betreffend Schänzlitunnel?
- 7. Welche Strategie verfolgt Basel-Stadt in der Begleitgruppe des Astra betreffend Schänzlitunnel?
- 8. Ist vorgesehen, dass die Ausweichachsen der Schänzlitunnelbaustelle mit lärmmindernden Belägen versehen werden, um die Anwohner zu entlasten?
- 9. Das Astra lässt die Autobahnen auf Kantonsgebiet reinigen. Kann es sein, dass die Reinigungsintervalle massiv verschlechtert wurden? Anhand von Unfallstellen und illegal entsorgtem Abfall lässt sich auf der Autobahn erkennen, dass der Müll und die Unfallreste inzwischen z.T. sehr lange liegen bleiben. Dies ist besonders ärgerlich bei verlorengegangenen Teilen der Kiesbeladung von LKWs, welche in der Folge die Versicherungen viel Geld kosten (Lack und

- Scheibenschaden durch weggeschleuderte Steine). Wurden die Reinigungsintervalle vergrössert und wenn ja in welchem Zeitabstand? In welchem Zeitintervall wird die Autobahn üblicherweise gereinigt?
- 10. In der Regel wird die Autobahn bei Tag gereinigt und auch die Grünarbeiten wie Heckenschneiden und Baumfällungen werden bei Tag ausgeführt. Dies führt zu langen Staus und damit zu einer Zunahme des Schadstoffausstosses. Könnten diese Arbeiten bei Nacht ausgeführt werden? Wenn ja, wieso wird es nicht gemacht?
- 11. Staus führen nachgewiesenermassen zu bis 85 % Mehrausstoss von Schadstoffen. Wieso setzt sich der Regierungsrat trotzdem für eine Staupolitik ein und schadet somit mutwillig und aus ideologischen Gründen der Natur, der Wirtschaft und belästigt die Anwohner? Wird der Regierungsrat diese Art von verfehlter Politik fortsetzen?
- 12. Wie viele Gelder wurden für Betrieb und Unterhalt sowie für Investitionen in den letzten fünf Jahren in die Verkehrsträger MotIV, ÖV, Velos & Fussgänger aufgewendet?
- 13. Wie hoch ist der Selbstfinanzierungsgrad der jeweiligen Verkehrsträger (z.B. Fahrzeugsteuer, LSVA, Vignette usw.)?
- 14. Bei den meisten Baustellen in der Stadt-Basel werden PW Parkplätze gestrichen. Ein Teil davon wird in Veloparkplätze um genutzt. An der Hirzbrunnenstrasse hat es zum Beispiel ein Veloparkplatz (ehemals PW Parkplatz) welcher alle zwei bis drei Monate für ein paar Stunden von höchstens einem Velo genutzt wird. An der Tüllingerstrasse hat es ebenfalls einen Veloparkplatz (ehemals PW Parkplatz) welcher während rund einem Jahr durch ein Velo genutzt wurde, welches keine Luft mehr hatte in den Pneus (anscheinend hatte jemand Mitleid mit dem immer verwaisten Veloparkplatz und hat deshalb sein Velo darauf entsorgt). Sind diese ungenutzten Veloparkplätze die Vorboten des künftigen Fahrverbotes für den MotlV in der Stadt-Basel oder möchte sich der Regierungsrat damit nur ein paar Schnitzelbankreime an der nächsten Fasnacht sichern? Was genau bezweckt der Regierungsrat mit den leeren Veloparkplätzen und nach welchen Kriterien werden solche Parkplätze durch wem bewilligt? Samuel Wyss"

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

1. Die Sanierung hat begonnen. Könnte es sein, dass der Regierungsrat diesbezüglich sein Versprechen nicht eingehalten hat? Wenn ja, mutwillig oder aus Nachlässigkeit?

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA), das die Werkeigentümerhaftung für die Osttangente im Jahr 2008 mit der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) übernommen hat, führt derzeit dringende und unaufschiebbare Massnahmen aus. Dabei handelt es sich nicht um eine umfassende Sanierung.

2. Wie sieht das weitere Vorgehen diesbezüglich aus?

Das ASTRA prüft derzeit, wie lange die weiteren anstehenden Sanierungsmassnahmen an der Osttangente noch aufgeschoben werden können mit dem Ziel, möglichst viele der Massnahmen erst nach dem Bau der unterirdischen Engpassbeseitigung umzusetzen. Hierzu liegen dem Regierungsrat aber noch keine konkreten Resultate vor.

3. Mehrere Grossprojekte werden die Stadt Basel z.T. finanziell massiv belasten (Pensionskasse/Tramlinienprojekte/Herzstück usw.). Die Erweiterung der Osttangente wird nicht voll umfänglich durch den Bund getragen werden, da die Stadt eine unterirdische Variante wünscht. Wird die Planung der Osttangente mutwillig herausgezögert, um die Finanzierung zu verunmöglichen und damit der baselstädtischen extrem ideologischen Haltung bezüglich des MIV und des Handelswarenverkehrs gerecht zu werden und das Projekt zu verhindern? Ja oder Nein?

Nein.

4. Ich bitte um eine kurze sachliche Stellungnahme zu den Aussagen von Frau Bundesrätin Leuthard bezüglich den Verzögerungen der Osttangentenplanung, welche durch BS verursacht sein sollen inkl. Gegenargumentation.

Der Regierungsrat hat sich seit 2009 vehement dafür eingesetzt, dass die heutige Osttangente nicht wie vom Bundesamt für Strassen ursprünglich vorgesehen um je eine Fahrspur pro Richtung oberirdisch erweitert wird. Um die erforderlichen Kapazitäten zur Engpassbeseitigung 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, die von einem überparteilichen Komitee baselstädtischer eidg. Räte getragen wurde.

Die Verzögerung bei der Planung der unterirdischen Lösung der Osttangente ist – wenn überhaupt von einer Verzögerung gesprochen werden kann – beim ASTRA selbst entstanden. So relativierte etwa der Mediensprecher von ASTRA, Thomas Rohrbach, am 7. Mai gegenüber dem «Regionaljournal Basel» von Radio SRF die erwähnte Aussage von Bundesrätin Leuthard folgendermassen: «Wir haben alle Angaben von Basel erhalten, nun sind wir am Ball.»

Der Kanton Basel-Stadt hat im März 2013 sein Projekt für eine unterirdische Lösung beim Bundesamt 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 Vorschlag unterbereiten konnte, der die beidseitig formulierten Anforderungen erfüllt.

Weitere Details können der Beantwortung des Anzuges Tanja Soland und Konsorten betreffend unterirdische Autobahn Nord-Süd-Verbindung (BVD/P105247, 10. September 2014) entnommen werden.

5. Wie sieht es bezüglich Schänzlitunnel aus: Welche Strassen sind vorgesehen für eine allfällige Aufnahme des Verkehrs, wenn die Schänzlitunnelbaustelle zusätzlichen Rückstau produziert? Hat sich der Kanton bereits Gedanken gemacht, wie dieser zusätzliche Mehrverkehr im Stadtgebiet geleitet und gelenkt werden kann? Wenn ja, wie?

Zur Gewährleistung einer ausreichenden Kapazität und zur Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses realisiert das ASTRA aufwändige Provisorien. Die Leistungsfähigkeit dieser Provisorien wurde mit Simulationsrechnungen nachgewiesen. Für die Nationalstrassen und damit den betrieblichen Unterhalt ist allein das ASTRA zuständig und nicht die Kantone. Gemäss den uns zur Verfügung stehenden Informationen sowie den Zusicherungen des ASTRA wird es während der Sanierung des Schänzlitunnels zu keinem zusätzlichen Rückstau kommen.

6. Ist der Kanton BS bereit, prophylaktisch Massnahmen zugunsten des Verkehrsflusses umzusetzen betreffend Schänzlitunnel?

Aufgrund der Zusicherungen des ASTRA verfügt die geplante provisorische Verkehrsführung über eine ausreichende Kapazität, so dass es zu keinen grösseren Verkehrsverlagerungen bzw. Ausweichverkehr kommen sollte. Aus diesem Grund erübrigen sich auch prophylaktische Massnahmen auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt.

7. Welche Strategie verfolgt Basel-Stadt in der Begleitgruppe des Astra betreffend Schänzlitunnel?

Zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor Ausweichverkehr unterstützt der Kanton Basel-Stadt sämtliche Bestrebungen der Projektleitung, den Verkehr auch während den Bauarbeiten auf den dafür vorgesehenen Achsen (in diesem Fall die H18) abwickeln zu können. Neben ausreichend dimensionierten Provisorien sind auch flankierende Massnahmen zur Lenkung des Verkehrs (Signalisation, Informationskampagnen für Verkehrsteilnehmende etc.) erforderlich.

8. Ist vorgesehen, dass die Ausweichachsen der Schänzlitunnelbaustelle mit lärmmindernden Belägen versehen werden, um die Anwohner zu entlasten?

Da keinen grösseren Verkehrsverlagerungen bzw. Ausweichverkehr zu erwarten ist, sind lärmmindernde Beläge nicht notwendig.

9. Das Astra lässt die Autobahnen auf Kantonsgebiet reinigen. Kann es sein, dass die Reinigungsintervalle massiv verschlechtert wurden? Anhand von Unfallstellen und illegal entsorgtem Abfall lässt sich auf der Autobahn erkennen, dass der Müll und die Unfallreste inzwischen z.T. sehr lange liegen bleiben. Dies ist besonders ärgerlich bei verlorengegangenen Teilen der Kiesbeladung von LKWs, welche in der Folge die Versicherungen viel Geld kosten (Lack und Scheibenschaden durch weggeschleuderte Steine). Wurden die Reinigungsintervalle vergrössert und wenn ja in welchem Zeitabstand? In welchem Zeitintervall wird die Autobahn üblicherweise gereinigt?

Dem Regierungsrat sind die operativen Details der Autobahnreinigung nicht bekannt, da dafür mit der Inkraftsetzung der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) der Bund zuständig ist.

10. In der Regel wird die Autobahn bei Tag gereinigt und auch die Grünarbeiten wie Heckenschneiden und Baumfällungen werden bei Tag ausgeführt. Dies führt zu langen Staus und damit zu einer Zunahme des Schadstoffausstosses. Könnten diese Arbeiten bei Nacht ausgeführt werden? Wenn ja, wieso wird es nicht gemacht?

Vgl. Antwort zu Frage 9.

11. Staus führen nachgewiesenermassen zu bis 85 % Mehrausstoss von Schadstoffen. Wieso setzt sich der Regierungsrat trotzdem für eine Staupolitik ein und schadet somit mutwillig und aus ideologischen Gründen der Natur, der Wirtschaft und belästigt die Anwohner? Wird der Regierungsrat diese Art von verfehlter Politik fortsetzen?

Der Regierungsrat ist an einem funktionierenden Gesamtverkehrssystem interessiert. Die Verfassung und das Umweltschutzgesetz verlangen aber auch eine Bevorzugung der umweltfreundlichen Verkehrsarten, also des öffentlichen Verkehrs, sowie des Fuss- und Veloverkehrs.

12. Wie viele Gelder wurden für Betrieb und Unterhalt sowie für Investitionen in den letzten fünf Jahren in die Verkehrsträger MotIV, ÖV, Velos & Fussgänger aufgewendet?

Der Betrieb des öffentlichen Verkehrs wird aus dem Globalbudget ÖV finanziert. Das Globalbudget betrug in den Jahren 2009 bis 2013 zwischen CHF 73,3 und 79,4 Mio. Die Substanzerhaltungskosten für die verkehrlich massgeblichen Infrastruktur-Teilsysteme betrugen zwischen 2009 und 2013 durchschnittlich CHF 12 Mio. für die Strassen, CHF 15.5 Mio. für die Gleisanlagen und CHF 1.5 Mio. für die Lichtsignalanlagen. Eine Erfassung der Verwaltungskosten separat nach Verkehrsarten sieht das Rechnungsmodell im Kanton Basel-Stadt nicht vor, da es aufgrund der Verzahnung der einzelnen Verkehrsarten auch nicht sinnvoll ist.

13. Wie hoch ist der Selbstfinanzierungsgrad der jeweiligen Verkehrsträger (z.B. Fahrzeugsteuer, LSVA, Vignette usw.)?

Auf kantonaler Ebene liegen keine entsprechenden Statistiken vor. Nach einer vom Bundesamt für Raumentwicklung ARE bei den Beratungsbüros Ecoplan und Infras in Auftrag gegebenen Studie belaufen sich die externen Kosten des gesamten Verkehrs 2010 auf 9,4 Milliarden Franken. Die höchsten externen Kosten verursachte mit 7,7 Milliarden Franken der Strassenverkehr, während auf den Schienenverkehr 730 und auf die Luftfahrt 920 Millionen entfielen. Beim Velound Fussverkehr werden gemäss dieser Studie die externen Kosten von 900 Millionen durch einen externen Nutzen von 1,3 Milliarden mehr als kompensiert. Der externe Nutzen ergibt sich dabei in erster Linie dadurch, dass Personen, die regelmässige Velo fahren oder zu Fuss gehen,

durchschnittlich gesünder sind.

14. Bei den meisten Baustellen in der Stadt-Basel werden PW Parkplätze gestrichen. Ein Teil davon wird in Veloparkplätze um genutzt. An der Hirzbrunnenstrasse hat es zum Beispiel ein Veloparkplatz (ehemals PW Parkplatz), welcher alle zwei bis drei Monate für ein paar Stunden von höchstens einem Velo genutzt wird. An der Tüllingerstrasse hat es ebenfalls einen Veloparkplatz (ehemals PW Parkplatz), welcher während rund einem Jahr durch ein Velo genutzt wurde, welches keine Luft mehr hatte in den Pneus (anscheinend hatte jemand Mitleid mit dem immer verwaisten Veloparkplatz und hat deshalb sein Velo darauf entsorgt). Sind diese ungenutzten Veloparkplätze die Vorboten des künftigen Fahrverbotes für den MotlV in der Stadt-Basel oder möchte sich der Regierungsrat damit nur ein paar Schnitzelbankreime an der nächsten Fasnacht sichern? Was genau bezweckt der Regierungsrat mit den leeren Veloparkplätzen und nach welchen Kriterien werden solche Parkplätze durch wem bewilligt?

In den Wohnquartieren werden in der Regel keine gesonderten Velo-Parkplätze eingerichtet, sondern es sind meistens Parkplätze für Velos, Motorfahrräder und Motorräder. Dies ist auch bei den erwähnten Parkfeldern in der Hirzbrunnen- und Tüllingerstrasse so. Solche Felder werden in den meisten Fällen von Anwohnern beantragt. Das zuständige Amt für Mobilität prüft in der Folge mittels Augenscheinen vor Ort, ob ein solcher Antrag berechtigt ist. Bei einem tatsächlich vorhandenen Bedürfnis wird ein Kombifeld Velos/Motos eingerichtet. Motorräder dürfen gemäss Schweizerischem Strassenverkehrsgesetzes nicht auf Parkplätzen für Autos parkiert werden. In Koordination mit der laufenden Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung werden daher derzeit stadtweit zusätzliche Velo/Moto-Parkfelder eingerichtet, dass die Motorräder künftig diese speziellen Parkfelder für Zweiräder benutzen können. Im Gegenzug werden die Parkfelder für Autos von den Motorrädern entlastet.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Dr. Guy Morin Präsident Barbara Schüpbach-Guggenbühl Staatsschreiberin

B- WOURD AND.