



Langfristperspektive Hochleistungsstrassen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft

1. Einleitung

Im Grossraum Basel sind die Hochleistungsstrassen (HLS) und die zuführenden Hauptachsen täglich stark belastet, was in den Spitzenstunden zu Staus führt mit durchschnittlichen 20 bis 40 Minuten längeren Fahrtzeiten pro Fahrt. Damit können die HLS nicht mehr genügend zur Entlastung der Siedlungsgebiete vom Verkehr beitragen und der Verkehrsfluss wird behindert. Die realistischen Szenarien des Bundes gehen von einer weiterhin zunehmenden Wohnbevölkerung in der Schweiz aus, insbesondere in den Agglomerationen. Entsprechend geht der Bund bis 2040 von Verkehrszunahmen des öffentlichen Verkehrs von 50%, des Langsamverkehrs von 30% und des motorisierten Individualverkehrs von knapp 20% aus. Um das Kapazitätsproblem zu lösen und die Unterhaltsfähigkeit der Strassen zu gewährleisten, werden im funktionalen Raum beider Basel mehrere wichtige und grosse Projekte für den motorisierten Individualverkehr vorbereitet. Diese sind in der Projektierung teilweise bereits weit fortgeschritten, wie der Rheintunnel, teilweise handelt es sich wie beim Westring erst um Projektskizzen. Die Gemeinsamkeit dieser Projekte liegt darin, dass sie nicht nur eine hohe Bedeutung für die Strassenbenutzer und die Einwohner der beiden Kantone, sondern auch nationalen bis internationalen Charakter aufweisen, weshalb sich auch der Bund bei diesen Projekten stark engagiert. Es handelt sich dabei nach Projektreife geordnet um folgende Projekte:

1. Rheintunnel (Hagnau – Basel Nord)
2. Erweiterung A2 Hagnau – Augst
3. Zubringer Bachgraben – Nordtangente
4. Westring

Nachfolgend wird der Stand der einzelnen Projekte dargelegt und die Positionierung aus gemeinsamer Sicht der beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft festgehalten. Die vorliegenden Ausführungen stellen eine partnerschaftlich erarbeitete Positionierung der beiden Kantone aus einer Gesamtschau der Verkehrsbedürfnisse dar.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt hat bereits mit Beschluss Nr. 15/12/31 vom 21. April 2015 eine Positionierung zu den grossen MIV-Projekten im Raum Basel verabschiedet, welche damals alleine von BS erarbeitet wurde, mit dem vorliegenden Papier jedoch kompatibel ist. Zudem ist die vorliegende "Langfristperspektive Hochleistungsstrassen" konsistent mit der Strategie Strassen des Agglomerationsprogramms Basel, 3. Generation.

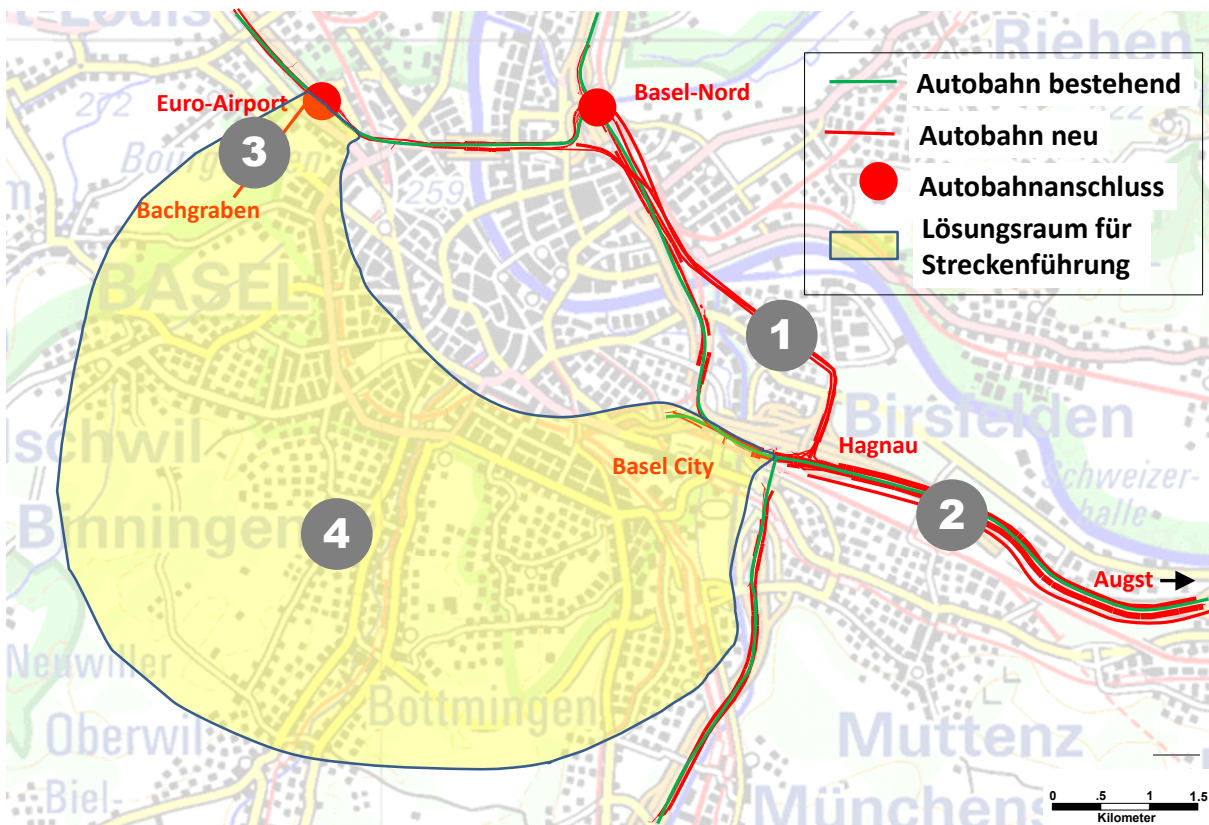


Abb. 1: Überblick der Autobahnausbauten mit Rheintunnel (1), Ausbau Hagnau-Augst (2), Zubringer Bachgraben-Nordtangente (3), Lösungsraum (gelb) für Streckenführung Westring (4)

2. Projektstand und Position

2.1 Engpassbeseitigungsmassnahme "Rheintunnel"

2.1.1 Aktueller Stand

Das Projekt Rheintunnel als Verbindung der Nordtangente mit der A2 im Bereich Anschluss Birsfelden wurde dem Regierungsrat an seiner Klausur vom 15./16. September 2014 seitens des Direktors des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) detailliert erläutert. Mit Beschluss vom 20. Januar 2015 (Nr. 15/02/2) hat der Regierungsrat der Absichtserklärung zwischen dem ASTRA und dem Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons BS betreffend Finanzierung des Engpassbeseitigungsprojektes Autobahn N2 Osttangente "Rheintunnel" zugestimmt, so dass diese am 31. Januar 2015 unterzeichnet werden konnte. In der Zwischenzeit hat das ASTRA die Arbeiten am "Generellen Projekt" soweit bearbeitet, dass dieses voraussichtlich Ende 2019 dem Bundesrat zur Bewilligung vorgelegt werden kann. Mit der Realisierung ist frühestens ab dem Jahr 2025 zu rechnen. In der Botschaft zum Strategischen Entwicklungsprogramm Strasse (STEP) ist das Vorhaben im Realisierungshorizont 2030 eingestellt.

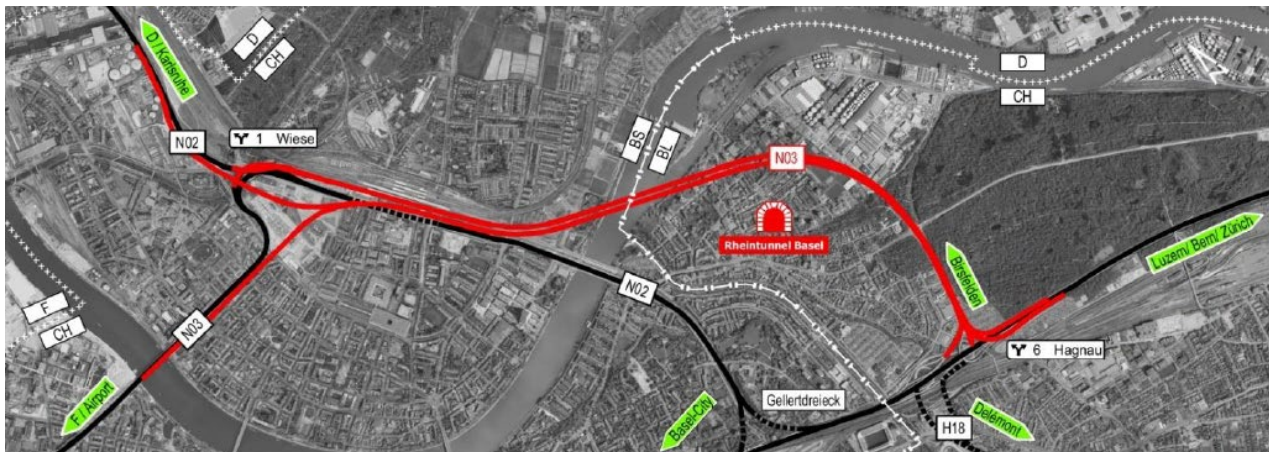


Abb. 2: Perimeter Rheintunnel (bestehende Nationalstrasse schwarz, neue Anlage rot), Quelle ASTRA.

Gemäss der Absichtserklärung trägt der Bund die Kosten für die sogenannte kostenoptimierte Basisvariante in Form eines Tunnels. Gemäss der Kostenschätzung des Bundes auf der Basis seiner Projektstudie belaufen sich die Kosten mit einer Genauigkeit von $\pm 30\%$ mit Anschluss des Rheintunnels an die Nordtangente auf 1.4 Mrd. Franken. Die Erweiterung von und nach Deutschland ist mit Kosten in Höhe von 0.3 Mrd. Franken beziffert. Im Bereich Birsfelden/Muttenz sind die Autobahnanschlussbeziehungen zu erhalten und es sollen keine zusätzlichen Immissionen entstehen. BL unterstützt das Projekt in dieser Ausgestaltungsform.

2.1.2 Positionierung der Regierungen BS/BL

- Aus verkehrlicher Sicht ist der Rheintunnel für BS und BL prioritär und darf nicht durch andere MIV-Projekte konkurrenziert werden.
- Der Rheintunnel reduziert den Durchgangsverkehr in Birsfelden und Muttenz massiv und entlastet die Basler Quartiere Breite, Wettstein und das obere Kleinbasel von Verkehrsimmissionen.
- BS und BL begrünnen, dass die Anschlüsse von/nach Deutschland zeitgleich mit dem Bau des Rheintunnels realisiert werden, weil das Bauwerk nur so die volle Entlastungswirkung entfalten kann.
- BS und BL begrünnen, dass im Bereich Birsfelden/Muttenz die Autobahnanschlussbeziehungen erhalten werden und keine zusätzlichen Immissionen entstehen.
- Das Projekt Rheintunnel ist möglichst rasch durch den Bund umzusetzen. BS und BL unterstützen den Bund bei der Projektierung, den Vorbereitungsarbeiten und der Realisierung des Projekts.

2.2 A2: 8-Spurausbau Hagnau – Augst

2.2.1 Aktueller Stand

Der Beschluss beruht auf dem Bundesprogramm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz. Das Generelle Projekt wurde vom ASTRA gestartet. In der Botschaft zum Strategischen Entwicklungsprogramm Strasse (STEP) ist das Vorhaben im Realisierungshorizont 2030 eingestellt.

2.2.2 Verkehrliche Wirkung

Der Autobahnausbau auf der A2 zwischen Hagnau und Augst führt gemäss Gesamtverkehrsmo- dell zu Mehrbelastungen von 15'000 Fahrzeugen pro Tag durch Rückverlagerung von Verkehr

aus dem untergeordneten Strassennetz. Dadurch können die parallel zur Autobahn laufenden Strassenachsen auf dem untergeordneten Netz deutlich vom Verkehr entlastet werden.

Wichtige Kantonsstrassenabschnitte können zwischen Pratteln und Birsfelden um 6'000 Fahrzeuge, zwischen Pratteln und Muttenz um über 3'000 Fahrzeuge entlastet werden. Mit dem Ausbau Hagnau-Augst können die Stautunden massiv reduziert werden.

Mit der Rückverlagerung von Verkehr auf die A2 wird die 4. zusätzliche Spur gerade wieder aufgefüllt. Daher müsste der Abschnitt Hagnau-Augst auf 2 mal 5 Spuren erweitert werden. Angebotsseitig wird eine 4. zusätzliche Spur und ein durchgehender vollwertiger Pannestreifen vorgesehen. Um das weitere Verkehrswachstum aufzunehmen, plant das TBA BL einen entsprechenden Ausbau der parallel zur Autobahn laufenden Strassenachsen (Schweizerhalle).

2.2.3 Positionierung der Regierungen BS/BL

- Die beiden Kantone unterstützen das Projekt und fordern die rasche Umsetzung durch das Bundesamt für Strassen.

2.3 Zubringer Bachgraben - Nordtangente

2.3.1 Aktueller Stand

An der Abstimmung vom 8. März 2015 hat das Stimmvolk von BL die Initiative zur Umfahrung Allschwil gutgeheissen. Der Zubringer Bachgraben soll im Bereich der Flughafenstrasse/Schlachthofbrücke an die bestehende Nationalstrasse Nordtangente anbinden. Die genaue Linienführung ist noch unklar. Für den Zubringer Bachgraben muss deshalb als nächster Schritt das Vorprojekt erarbeitet werden, wozu die Vertreter von BS einzubinden sind.

Der Zubringer dient in erster Linie den Interessen von BL respektive der Gemeinde Allschwil. Infolge des Projektes sind keine Kosteneinsparungen an den Infrastrukturen im Kanton BS mehr möglich, da das Projekt Luzernerring/Wasgenring bereits auf die entsprechende Verkehrsbelastung ohne Zubringer Bachgraben ausgelegt und gebaut ist. Derzeit ist noch offen, wo die Linienführung ober- oder unterirdisch verläuft. Im Weiteren ist festzuhalten, dass bereits heute bei der Einmündung der Nordtangente auf die Stammlinie der N2 praktisch täglich Stau herrscht. Es ist davon auszugehen, dass mit dem Anschluss des Zubringers Bachgraben an die Nordtangente dieser Engpass weiter verschärft wird. Dies bedeutet, dass die Realisierung des Rheintunnels so rasch als möglich vorangetrieben werden muss.

2.3.2 Positionierung der Regierungen BS/BL

- Der Kanton BL leitet die Projektorganisation für den Zubringer Bachgraben – Nordtangente und der Kanton BS und die entsprechenden französischen Behörden arbeiten unterstützend am Projekt mit.
- Die Linienführung des Zubringers Bachgraben auf dem Boden von BS muss unterirdisch erfolgen.
- Beim Zubringer Bachgraben muss die Kompatibilität (geometrische) mit dem Westring sichergestellt werden.

2.4 Westring

2.4.1 Aktueller Stand

Das ASTRA muss seinem Auftrag entsprechend die Verfügbarkeit, Verträglichkeit und Sicherheit des Nationalstrassensystems rund um Basel gewährleisten, die Unterhaltsfähigkeit sicherstellen und begrüsst deshalb eine Autobahn-Ringbildung. An der gemeinsamen politischen Steuerungssitzung vom 6. September 2017 mit den Vertretern des ASTRA, TBA-BL und TBA-BS wurde seitens des ASTRA-Direktors der Wunsch geäussert, dass der „Gundelitunnel“ angepasst und neu als Teilabschnitt des Westrings geplant werden soll. Dies insbesondere im Hinblick auf eine Ringlösung zur Verbindung der Stammlinie im Gellertdreieck mit der Nordtangente und der A35. Damit kann eine zur Nordtangente redundante Verkehrsführung geschaffen werden, die der Erreichung der gesetzlich festgelegten Ansprüche an die Verfügbarkeit, Verträglichkeit und Sicherheit des Nationalstrassennetzes dient. Im Gegensatz zum Projekt „Gundelitunnel“ führt eine Westringlösung zu wesentlich grösseren Verkehrsentlastungen sowohl in BL (Allschwil, Binningen, Bottmingen) als auch in BS (Basel West, Gundeli). Es darf davon ausgegangen werden, dass der Bund längerfristig ein hohes Interesse an der Realisierung einer Ringlösung hat und dieses Projekt als eines mit nationalem Interesse einstuft. Somit steht mindestens für den eigentlichen Ring und dessen Aufnahme ins Nationalstrassennetz eine Finanzierung durch den Bund NAF im Vordergrund. Das ASTRA erwartet von den Kantonen BS und BL ein abgestimmtes Vorgehen.

Die konkrete Streckenführung wird Gegenstand einer Analyse sein, die das ASTRA gemeinsam mit BS und BL durchführen wird.

2.4.2 Positionierung der Regierungen BS/BL

- BS und BL sind sich einig, dass die Ringlösung (Westring) eine wesentliche Verkehrsentlastung in beiden Kantonen mit sich bringt. Der Autobahnanschluss Basel City (A2-ABAC – „Gundelitunnel“) wird als Einzelprojekt aufgrund seiner geringeren verkehrlichen Wirkung fallen gelassen.
- Die Entlastung des untergeordneten Strassennetzes wird mit flankierenden Massnahmen frühzeitig geplant, gesichert und zusammen mit dem Westring umgesetzt.
- BS und BL streben an, dass der Westring in das Nationalstrassennetz aufgenommen wird und sind bereit, aktiv in der entsprechenden Projektorganisation des ASTRA mitzuwirken.
- Die Kosten werden entsprechend der Nationalstrassen-Gesetzgebung aufgeteilt.

3. Zusammenfassung der Positionierung der Regierungen BS/BL

Rheintunnel:

- Aus verkehrlicher Sicht ist der Rheintunnel für BS und BL prioritär und darf nicht durch andere MIV-Projekte konkurrenziert werden.
- Der Rheintunnel reduziert den Durchgangsverkehr in Birsfelden und Muttenz massiv und entlastet die Basler Quartiere Breite, Wettstein und das obere Kleinbasel von Verkehrsimmissionen.
- BS und BL begrüßen, dass die Anschlüsse von/nach Deutschland zeitgleich mit dem Bau des Rheintunnels realisiert werden, weil das Bauwerk nur so die volle Entlastungswirkung entfalten kann.
- BS und BL begrüßen, dass im Bereich Birsfelden/Muttenz die Autobahnanschlussbeziehungen erhalten werden und keine zusätzlichen Immissionen entstehen.
- Das Projekt Rheintunnel ist möglichst rasch durch den Bund umzusetzen. BS und BL unterstützen den Bund bei der Projektierung, den Vorbereitungsarbeiten und der Realisierung des Projekts.

A2: 8-Spurausbau Hagnau – Augst:

- Die beiden Kantone unterstützen das Projekt und fordern die rasche Umsetzung durch das Bundesamt für Strassen.

Zubringer Bachgraben - Nordtangente:

- Der Kanton BL leitet die Projektorganisation für den Zubringer Bachgraben – Nordtangente und der Kanton BS und die entsprechenden französischen Behörden arbeiten unterstützend am Projekt mit.
- Die Linienführung des Zubringers Bachgraben auf dem Boden von BS muss unterirdisch erfolgen.
- Beim Zubringer Bachgraben muss die Kompatibilität (geometrisch) mit dem Westring sichergestellt werden.

Westring:

- BS und BL sind sich einig, dass die Ringlösung (Westring) eine wesentliche Verkehrsentslastung in beiden Kantonen mit sich bringt. Der Autobahnanschluss Basel City (A2-ABAC – „Gundelitunnel“) wird als Einzelprojekt aufgrund seiner geringeren verkehrlichen Wirkung fallen gelassen.
- Die Entlastung des untergeordneten Strassennetzes wird mit flankierenden Massnahmen frühzeitig geplant, gesichert und zusammen mit dem Westring umgesetzt.
- BS und BL streben an, dass der Westring in das Nationalstrassennetz aufgenommen wird und sind bereit, aktiv in der entsprechenden Projektorganisation des ASTRA mitzuwirken.
- Die Kosten werden entsprechend der Nationalstrassen-Gesetzgebung aufgeteilt.