Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat **05.8467.02**

BD/P058467
Basel, 28. Mai 2008

Regierungsratsbeschluss
vom 27. Mai 2008

Anzug Kurt Bachmann und Konsorten betreffend Verkehrsprobleme und fehlender Planung in Kleinhüningen unter Berücksichtigung der Erschliessung und Nutzung weiterer Industrie- und Hafenareale sowie der rasanten Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterschwerverkehrs

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 15. Februar 2006 den nachstehenden Anzug Kurt Bachmann und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

„Ein im AKZENT 5/2005 erschienener Beitrag mit dem Titel «Kleinhüningen: Vom Sterben eines Dorfes» zeigt mit jeder nur wünschbaren Deutlichkeit, wie heute ein in der Stadt einverleibtes Quartier von allen Seiten mit Fabrik- und Hafenanlagen, aber auch mit Staatsbetrieben brutal in den Würgegriff genommen wurde. Lärm-, Geruchs- und Staubimmissionen haben die Lebensqualität der dortigen Bevölkerung auf ein nicht mehr verantwortbares Mass gesenkt. Der über die ganze Woche andauernde Lastwagenverkehr aus den Hafenanlagen z. Teil über Wohngebiete, aber auch der an Wochenenden bis auf 10'000 bis 14'000 PW anschwellende Individualverkehr haben unerträgliche Ausmasse erreicht. Zustände, die zwar der Regierung und allen verantwortlichen Planungsstellen wohl längst bekannt sind, aber bislang der Ignoranz zum Opfer gefallen sind. Im Zusammenhang mit dem Politikplan 2006 bis 2009 fällt auf, dass zwar Schwerpunkte für Basel-Nord, besonders Matthäus, Horburg, Rosental (samt Erlenmatt), nicht aber für Kleinhüningen auszumachen sind. Die hochproblematischen Bereiche werden jetzt beim Ratschlag betr. Areal „Stückfärberei“ Hochberger-, Baden- und Neuhausstrasse evident. So gefährden die nach wie vor ungelösten verkehrstechnischen Probleme in Kleinhüningen weitere, politisch ohnehin hochbrisante Projekte. Die Unterzeichneten bitten daher die Regierung zu prüfen und zu berichten ob,

- auf Grund der geschilderten Problematik auf allen Ebenen nicht die Planung und Realisierung der Verkehrsinfrastrukturmassnahmen mit höchster Priorität ernsthaft an die Hand genommen werden müssten,
- zur Entlastung der Wohngebiete die Planung und der Bau von »Transit-Rampe-Brücken« insbesondere für Lastwagenverkehr Südquai/Hiltalingerbrücke nicht mit Elan vorangetrieben werden könnten,
- Weitere Verbesserungen –insbesondere die Kapazität Wiesekreisel- nicht in einer höheren Dringlichkeitsstufe zugeordnet werden müssten,

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt zugestellt am 30. Mai 2008

- Perspektiven für die Bewältigung des rasant zunehmenden grenzüberschreitenden Güterschwerverkehrs (Bahn und Strasse) jetzt aufgezeigt werden müssten. Wie es mit der »Proaktivität« und «Dynamik» der zuständigen Stellen des Kantons Basel-Stadt um die Sicherung des kantonalen/kommunalen Finanzierungsanteil des Bundes zur Umsetzung des Aggloprogramms bestellt ist.

Kurt Bachmann, Hasan Kanber, Urs Schweizer, Talha Ugur Camlibel, Toni Casagrande, Hans Egli, Hans Baumgartner, Giovanni Nanni, Heidi Mück, Tommy Frey, Oskar Herzig, Roland Vögtli, Christoph Zuber, Joël Thüring, Angelika Zanolari, Andreas Ungricht, Michel Remo Lussana, Emmanuel Ullmann, Patrick Hafner, Désirée Braun, Sebastian Frehner, Lorenz Nägeli“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Verkehrsplanung in Kleinhüningen

In der Vergangenheit wurde in Kleinhüningen eine Reihe von verkehrsrelevanten Projekten lanciert, die das lokale und das übergeordnete Verkehrsgeschehen massgeblich beeinflussen oder künftig beeinflussen werden. Eine zentrale Bedeutung für Kleinhüningen hat hierbei die Verlängerung der Tramlinie 8 nach Weil am Rhein, mit der gleichzeitig die lange geforderte Schwerverkehrsentlastung der Kleinhüningeranlage realisiert werden kann.

Die Beantwortung des Anzugs Heidi Mück und Konsorten (überwiesen am 8. Februar 2006) führt detailliert den Stand der einzelnen verkehrsrelevanten Projekte und ihre gegenseitige inhaltliche Verknüpfung auf und stellt zusammenfassend die konzeptionellen Überlegungen für die weitere verkehrliche Entwicklung Kleinhüningens dar. Im *Verkehrskonzept Kleinhüningen* werden die einzelnen Schlüsselprojekte *Tramverlängerung inkl. Rampen*, *Halbanschluss Rheinhafen inkl. flankierende Massnahmen*, *Ausbau des Wiesekreiselsystems* sowie *lokale Anliegen* aus dem Quartier zu einem umfassenden Gesamtkonzept zusammengeführt. Der Grosse Rat hat mit seinem JA zum Ratschlag Verlängerung der Tramlinie 8 nach Weil-Friedlingen am 16. Januar 2008 diesem Konzept (als Teil des Ratschlages) zugestimmt.

Gemäss der übergeordneten Zielsetzung im Verkehrsplan Basel-Stadt gilt auch für das Strassennetz in Kleinhüningen das generelle Ziel, den Motorfahrzeugverkehr auf das Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassennetz zu kanalisieren, damit der Verkehr in den Quartieren vermindert werden kann. Mit dem Verkehrskonzept Kleinhüningen inkl. der geplanten und realisierten lokalen Verkehrsmassnahmen im Quartier wird diesem Ziel Rechnung getragen.

Der Anzug verlangt zu prüfen, ob „*auf Grund der geschilderten Problematik auf allen Ebenen nicht die Planung und Realisierung der Verkehrsinfrastrukturmassnahmen mit höchster Priorität ernsthaft an die Hand genommen werden müssten“.*
Im Herbst 2006 wurde gemeinsam mit der *Kontaktgruppe Kleinhüningen* ein gemeinsamer, durch das Team der Stadtentwicklung Basel Nord koordinierter Planungsprozess zwischen Verwaltung und Quartiersbevölkerung ins Leben gerufen. Moderiert durch das Stadtteilsek-

retariat Kleinbasel wurden in diesem Gremium Verkehrsanliegen aus dem Quartier und mögliche Lösungsansätze diskutiert. Dabei konnten als Ergebnis sowohl Massnahmen definiert werden, die am lokalen Verkehrsgeschehen ansetzen (z.B. die quartierverträgliche Führung des Lastwagenverkehrs, die Einführung von Tempo 30- und Begegnungszonen sowie Massnahmen für den Langsamverkehr), als auch Massnahmen, die den lokalen und den übergeordneten Verkehr gleichermassen betreffen (z.B. Schwerverkehrsentlastung der Kleinhüningeranlage). Dieser umfassende und von allen Beteiligten geschätzte Dialog wird auch in Zukunft weitergeführt, damit die systematische Abstimmung zwischen Verkehrsplanung und Quartiersbevölkerung weiterhin sichergestellt werden kann.

Im Weiteren verlangt der Anzug prüfen, ob *„zur Entlastung der Wohngebiete die Planung und der Bau von »Transit-Rampe-Brücken« insbesondere für Lastwagenverkehr Südquai/Hiltalingerbrücke nicht mit Elan vorangetrieben werden könnten“.*
Die Entlastung der Kleinhüningeranlage vom Schwerverkehr ist ein zentrales Anliegen der Kleinhüninger Bevölkerung. Im Verlauf der Planungsgeschichte wurden verschiedene Varianten zur Entlastung geprüft, die aus technischen Gründen, aus Kostengründen oder auf Grund von massivem Widerstand aus dem Quartier wieder verworfen wurden. Der Bau von Verbindungsrampen von der Hiltalingerbrücke zur Südquaistrasse musste zunächst als zu teure Variante verworfen werden.

Im Zuge der Projektierung der Tramlinienverlängerung zeigte sich, dass für die Führung des Trams über die Hiltalingerbrücke eine Sanierung bzw. ein Neubau der bestehenden Bauwerke notwendig ist. Dies führte zu einer Neubewertung der Kosten für Rampenbauwerke, da durch eine gleichzeitige Realisierung Synergien genutzt und damit Kosten reduziert werden können. In der Folge wurden die Verbindungsrampen in die Projektstruktur des Tramprojekts integriert und die Projektierung parallel zur Tramverlängerung mit Hochdruck vorangetrieben.

Der Ratschlag zum Projekt Tram 8 nach Weil führt die Rampen als Teil des Tramprojekts auf und zeigt detailliert die vorgesehene technische Umsetzung der Bauwerke sowie die geplante Verkehrsführung von und zur Südquaistrasse, wie sie im Rahmen der Vorprojektierung erarbeitet wurde. Der Grosse Rat hat dem Ratschlag zum Tram 8 und damit den Rampenbauwerken zugestimmt, die Realisierung ist jeweils bis zum Jahr 2012 vorgesehen. Ab Eröffnung der Rampenbauwerke kann in der Kleinhüningeranlage ein Schwerverkehrsverbot eingeführt und damit das langjährige Anliegen der Quartiersbevölkerung umgesetzt werden.

Für den Hafenbetrieb ist die Südquaistrasse heute von entscheidender Bedeutung und wird intensiv für die Bewirtschaftung der hafenbezogenen Anlagen genutzt. Die Aktivitäten der Hafenfirmen dürfen generell durch den aus der Kleinhüningeranlage verlagerten Schwerverkehr nicht behindert werden. Zur Sicherstellung eines kontinuierlichen Dialogs sowie eines systematischen Interessensabgleichs wurden im letzten Jahr mit den Hafenfirmen und den Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) eine *Begleit- sowie eine Fachgruppe Hafen* initiiert, wodurch eine enge gegenseitige Abstimmung der Planung zur Weiterentwicklung der Hafeninfrastruktur ermöglicht wird. Bezüglich der Verlagerung des (Schwer-)Verkehrs aus der Kleinhüningeranlage in die Südquaistrasse hat sich gezeigt, dass ein Ziel- bzw. Interessenskonflikt zwischen Hafenfirmen, SRH und Kanton besteht. Die genannten gemeinsamen Begleit-

gremien arbeiten daher mit Nachdruck an einer von allen Seiten gestützten Lösung. Von den Hafenfirmen wird signalisiert, dass es nicht ihre Intention ist, das Tramprojekt inkl. der Sperrung der Kleinhüningeranlage für den Schwerverkehr zu gefährden. Die öffentliche Planauflage zum Projekt Tramlinienverlängerung fand vom 12. November bis zum 11. Dezember 2007 statt, die Behandlung der Einsprachen wird im Verlauf des ersten Halbjahrs 2008 abgeschlossen.

Der Anzug verlangt zu prüfen, ob „*weitere Verbesserungen –insbesondere die Kapazität Wiesekreisel- nicht in einer höheren Dringlichkeitsstufe zugeordnet werden müssten“.*
Die durchgehende Eröffnung der Nordtangente und die schrittweise Umsetzung diverser verkehrsrelevanter Stadtentwicklungsprojekte im gesamten Raum Kleinbasel Nord erfordert eine Anpassung der vorhandenen Kapazitäten am Wiesekreiselsystem. Auf Basis eines bereits abgeschlossenen Vorprojektes, das leistungssteigernde Massnahmen für das Wiesekreiselsystem vorsieht, wurde der Kanton durch das ASTRA beauftragt, ein entsprechendes Detailprojekt zu erarbeiten mit dem Ziel, auch langfristig einen sicheren und störungsfreien Verkehrsablauf gewährleisten zu können. Das mittlerweile vorliegende Detailprojekt zeigt sämtliche geplanten Ausbaumassnahmen für das gesamte Wiesekreiselsystem auf und wird nach Bundesrecht abgewickelt. Die Realisierung der vorgesehenen Massnahmen ist für 2009 geplant.

Im Weiteren verlangt der Anzug zu prüfen, ob *„Perspektiven für die Bewältigung des rasant zunehmenden grenzüberschreitenden Güterschwerverkehrs (Bahn und Strasse) jetzt aufgezeigt werden müssten. Wie es mit der »Proaktivität« und «Dynamik» der zuständigen Stellen des Kantons Basel-Stadt um die Sicherung des kantonalen/kommunalen Finanzierungsanteil des Bundes zur Umsetzung des Aggloprogramms bestellt ist“.*
Die Bewältigung des grenzüberschreitenden Güterschwerverkehrs auf Strasse und Schiene stellt für die Region eine entscheidende Herausforderung dar, die von den kantonalen Stellen sowie auf Bundesebene gleichermassen wahrgenommen und planerisch mit Nachdruck berücksichtigt wird. Der Kanton stimmt hierzu seine Strategien mit den Strategien des Bundes ab und stellt die Verankerung in den kantonalen / regionalen Planungsinstrumenten sicher. Der Sachplan Verkehr als zentrales Planungsinstrument des Bundes formuliert für den „Teilraum Basel“ (der die gesamte Agglomeration umfasst) Handlungsgrundsätze und Handlungsfelder, mit denen mittel- und langfristig die Funktionalität der Infrastruktur (Strasse/Schiene) im Transitverkehr sichergestellt werden soll. So werden namentlich u.a. die folgenden, für den Transitverkehr zentralen Vorhaben genannt:

- Ausbau/Kapazitätserhöhung Landesgrenze-Verzweigung Augst (Strasse)
- Rheinhafenanschluss (Strasse)
- Stauraum für grenzquerenden Schwerverkehr (Strasse)
- Güterverkehrsanlagen Basel, multifunktionale Betriebsanlage/Rangierbahnhof
- Gateway Basel-Nord / KV-Terminal (Strasse und Schiene)
- Kapazitätserhöhung Pratteln-Liestal (Strasse)
- Ausbau Strecke Basel-Olten (Schiene)

Sämtliche vorgängig genannten Handlungsfelder sind im Agglomerationsprogramm Basel als sog. *übergeordnete nationale Projekte* verankert. Das Agglomerationsprogramm zeigt als

überkantonales Instrument zur Lenkung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung Perspektiven zur Bewältigung des grenzüberschreitenden Güterschwerverkehrs auf Schiene und Strasse auf. Die Regierungen von Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Solothurn und Aargau haben im Dezember 2007 dem Programm zugestimmt und dem Bund zur Prüfung eingereicht. Mittels des Eintrags dieser Projekte in den kantonalen Richtplänen erhält das Instrument Behördenverbindlichkeit.

Im Entwurf des kantonalen Richtplans Basel-Stadt wird aufbauend auf den vorgängig genannten Zielen und Projekten die folgende Planungsanweisung zum Güterverkehr formuliert:

> „*Durch frühzeitige Koordination der verschiedenen Entwicklungsakteure und der Planungsverantwortlichen für Infrastruktur wirkt der Kanton darauf hin, im Bereich Güterlogistik Standortvoraussetzungen für Logistiknutzungen zu schaffen; dabei ist die Nutzungsverträglichkeit mit dem Umfeld frühzeitig abzusichern, eine effiziente Raumnutzung anzustreben und die Vernetzung der Verkehrsträger zu optimieren*“ (vgl. Richtplan BS, Objektblatt M 6.1).

Damit wird die Bedeutung des Standorts Basel für die Güterverkehrslogistik klar zum Ausdruck gebracht. Angestrebt wird eine Optimierung der Logistikabläufe durch eine bessere und störungsfreie trimodale Vernetzung der Verkehrsträger Bahn, MIV (LKW) und Schifffahrt. Für die planerische Umsetzung wird eine Konzentration der Logistikstandorte im Bereich Kleinhüningen sowie auf dem Rangierbahnhof der DB vorgesehen, dies in systematischer Koordination mit den übrigen Entwicklungsabsichten bzw. Nutzungsansprüchen.

Noch offen ist zum jetzigen Zeitpunkt die genaue zeitliche Verankerung bzw. Etappierung der einzelnen Projekte sowie der Kostenteiler zwischen Bund und Kanton(en). Mit den Einträgen im Sachplan und im Agglomerationsprogramm sowie im Richtplan (Entwurf) steht jedoch als erster massgebender Schritt eine konsolidierte Basis für die Planung des grenzüberschreitenden Schwerverkehrs zur Verfügung. Selbstverständlich wird der Regierungsrat darum bemüht sein, die Planung der genannten Projekte in Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen und dem Bund weiter voranzutreiben.

Die Verantwortung für sämtliche Nationalstrassenprojekte liegt seit dem Inkrafttreten des Neuen Finanzausgleichs am 1. Januar 2008 beim Bundesamt für Strassen (Astra). Davon ausgenommen sind lediglich die sog. „Fertigstellungsprojekte“ auf der Basis eines vorhandenen Netzbeschlusses, welche nach altem Nationalstrassenrecht beendet werden müssen. Dazu gehört in Basel-Stadt der sich in der Endphase befindende Bau der Nordtangente, ausserdem der Autobahnzubringer Birsig (Margarethen) – Gellertdreieck, bei dem derzeit Planungsarbeiten laufen.

2. Antrag

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Kurt Bachmann und Konsorten betreffend Verkehrsprobleme und fehlender Planung in Kleinhüningen unter Berücksichti-

gung der Erschliessung und Nutzung weiterer Industrie- und Hafenareale sowie der rasanten Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterschwerverkehrs als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Dr. Guy Morin
Präsident

Dr. Robert Heuss
Staatsschreiber