Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat **10.5214.02**

BVD/P105214
Basel, 20. Oktober 2010

Regierungsratsbeschluss
vom 19. Oktober 2010

Schriftliche Anfrage Samuel Wyss betreffend Direktanschluss des Rheinhafen Kleinhüningen an die Autobahn A2

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

„In einer Medienmitteilung vom 2. Mai 2006 gab der Regierungsrat an, dass er einem Projekt zugestimmt hat, welches eine Anbindung des Rheinhafens Kleinhüningen an die A2 vorsieht. Diese direkte Zu- und Abfahrt der Autobahn würde eine Entlastung der Wohnquartiere in Kleinhüningen mit sich bringen. Viele umweltbelastende LKW-Kilometer könnten so pro Tag eingespart werden.

Die Regierung behauptete, dass ein Teil (Neuhausstrasse) bereits Ende 2008 und der Rest im 2010 in Betrieb genommen wird.

1. Mögliche Nutzer des Halbanschlusses Rheinhafen - A2 suchen diesen vergebens, obwohl er gemäss Regierung zumindest teilweise seit Ende 2008 bestehen sollte. Wieso wurde der Direktanschluss noch nicht realisiert?
2. Wie viele umweltschädliche LKW-Betriebsstunden könnten im Jahr eingespart werden, wenn der Anschluss endlich in Betrieb gehen würde?
3. Weshalb entlastet die Regierung BS die Bewohner Kleinhüningens nicht endlich, indem sie den versprochenen Bau realisiert? Kleinhüningen übernimmt mit der ARA die gesamten Abwässer und die damit verbundene Geruchsbelästigung der Stadt Basel. Im Weiteren hat Kleinhünigen ein Asylheim und die BFM-Empfangsstelle, welche alle in der Nordwestschweiz anfallenden Asylanten zumindest vorläufig aufnimmt (darunter auch viele Kriminelle). Auch der für die Schweizer Landesversorgung immens wichtige Rheinhafen BS mit Lärm und Staubbelastungen befindet sich in Kleinhüningen. Es wäre nur fair, wenn die Regierung die Bevölkerung von Kleinhüningen von dem LKW-Transitverkehr Hafen - A2 entlasten würde. Wie hoch ist der Stellenwert von Kleinhüningen bei der Basler Regierung, dass das Versprechen nicht eingelöst wird?
4. Um wie viel verteuert sich das Projekt pro zugewartetem Jahr?
5. Die verkehrsberuhigende Massnahme in Form einer langen Insel mit Pfosten samt aufgesetztem Richtungspfeil an der Kreuzung Neuhausstrasse/Grenzstrasse sorgt für geplatzte LKW Pneus und der Pfosten wurde bereits oft platt gewalzt. Wie oft wurde der gelb-schwarze Verkehrspfosten bereits ersetzt respektive wieder aufgerichtet? Welche Kosten erzeugten diese Arbeiten dem Steuerzahler? Sind solche Verkehrsbehinderungen wirklich nötig? Kann die Insel im Zuge des A2 - Anschlusses gekürzt werden?

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt zugestellt am 22. Oktober 2010.

6. Immer wenn die PEZA in Betrieb ist, müssen LKW-Chauffeure, welche aufgrund mangelnder Orts- und Sprachkenntnisse nicht die PEZA, sondern direkt den deutschen Zoll anfahren, wenden und werden zurück zur PEZA geschickt. Dabei handelt es sich nicht um Einzelfälle. In Spitzenzeiten stehen bis zu 8 LKW vor dem Grenzübergang Freiburgerstrasse und versuchen verzweifelt die Auffahrt zur PEZA zu finden. In der Regel entsteht dabei an der Freiburgerstrasse und an der Freiburgerhofkreuzung ein Verkehrschaos. Durch gefährliche Wendemanöver von ortsunkundigen Chauffeuren entstehen gefährliche Situationen für Passanten, Velofahrer und andere Verkehrsteilnehmer. Oft fallen diesen Wendemanövern Verkehrstafeln zum Opfer. Wie viele sind das im Umkreis der Zollanlage Freiburgerstrasse pro Jahr? Wann gedenkt die Regierung die PEZA besser auszuschildern? Weshalb liegt die Hinweistafel (Umleitung LKW) bei der Strassenabzweigung Umschlagbahnhof/PEZA seit einem Jahr am Boden, für LKW-Chauffeure nicht sichtbar? Wer ist zuständig für die Beschilderung? Hat die Regierung das Gefühl, dass ein russischer Chauffeur weiss, was eine PEZA ist? Müsste die Art der Schilder nicht generell überdacht werden?
7. Ist sich die Regierung bewusst, dass die zusätzlich gefahrenen LKW-Kilometer umweltschädlich sind? Wie viele LKWs werden pro PEZA-Betriebstag vom Zoll an die PEZA zurückgeschickt? Wie viele Fahrkilometer verursacht dies? Welche Kosten entstehen der Wirtschaft so (LSVA)?
8. Stimmt es, dass Pro Natura eine Einsprache gegen den Direktanschluss Hafen/A2 gemacht hat? Was will Pro Natura mit dieser Einsprache erreichen? Den Schutz von durch den Bahnbetrieb und Hafenbetrieb kontaminiertem und vermutlich verseuchtem Boden? Was wertet die Regierung höher, Schutz von diesem Boden oder Umweltschutz in Form von Verringerung der gefahrenen Kilometer, wirtschaftliche Interessen, Entlastung von Kleinhüningen, Verkehrsentlastung in ganz Kleinhüningen und die Verringerung von Gefahren für Verkehrsteilnehmer?
9. Was sagt die Regierung Basel-Stadt zur Behauptung, dass Pro Natura mit dieser Einsprache nur gegen den für den Hafen notwendigen LKW-Verkehr kämpft und dabei mehr ideologische Interessen verfolgt als den Umweltschutz, welcher durch die zusätzlichen notwendigen Fahrkilometer vernachlässigt wird?

Samuel Wyss“

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

Einleitung

Das Projekt Anschluss Rheinhafen ist ein Folgeprojekt aus der Realisierung der *Provisorisch Erweiterten Zollanlage* (PEZA) gemäss der Plangenehmigungsverfügung des zuständigen Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) aus dem Jahre 2004. Die PEZA wurde bekanntlich im Oktober 2005 in Betrieb genommen.

Am 2. Mai 2006 stimmte der Regierungsrat dem Projekt „Anschluss Rheinhafen Kleinhüningen“ prinzipiell zu und reichte in der Folge beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) das durch den Kanton erarbeitete “Generelle Projekt“ zur Genehmigung ein, welches am 28. Februar 2007 mit Bundesratsbeschluss auch genehmigt wurde. Das damals mit dem Projekt eingereichte Terminprogramm zur weiteren Planung und Umsetzung des Projektes war durchaus realistisch und basierte auf Erfahrungswerten zur Dauer von Plangenehmigungen vergleichbarer Projekte.

Anschliessend erfolgten gemäss den eindeutigen Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen (NSG) die weiteren Planungs- und Genehmigungsschritte mit der öffentlichen Planauflage am 7. April 2008, sowie der anschliessenden Einsprachenbereinigung durch das UVEK. Seit 29. Dezember 2009 liegt die Plangenehmigungsverfügung für das Teilprojekt Ausfahrt Neuhausstrasse vor bzw. seit 29. Juli 2010 auch für das Teilprojekt Einfahrt Badenstrasse, d.h. damit für das gesamte Projekt.

Mit Inkrafttreten der neuen gesetzlichen Grundlagen im Nationalstrassenbau infolge der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) auf 1. Januar 2008 übernahm das Bundesamt für Strassen (ASTRA) von den Kantonen die Zuständigkeit für sämtliche Nationalstrassen und damit auch die Federführung beim Projekt „Anschluss Rheinhafen Kleinhüningen“. Aufgrund der durch den Kanton geleisteten Vorarbeiten, seiner spezifischen, projektbezogenen Kenntnisse und der örtlichen Nähe wurde im Jahr 2008 dem Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt ein entgeltliches Mandat zur weiteren Bearbeitung des Projektes übertragen. Die Verantwortung und Federführung beim Projekt liegt aber eindeutig bei der Bundesbehörde.

Zu Frage 1:
Wie eingangs erwähnt, war das damalige Terminprogramm zwar realistisch, konnte aber in der Folge nicht eingehalten werden auf Grund des nicht vorhersehbaren Umfangs an Einsprachen. Zurzeit liegt für das Teilprojekt “Ausfahrt Neuhausstrasse“ das Detailprojekt vor. Die Bauarbeiten können somit nach erfolgter öffentlicher Ausschreibung und Vergabe durch das ASTRA im 2011 beginnen und dauern voraussichtlich zirka 1 Jahr.

Der Baubeginn für Teilprojekt “Einfahrt Badenstrasse“ wird durch das ASTRA auf das Jahr 2014 terminiert. Die Terminierung erfolgt beim ASTRA auf Grund der Verfügbarkeit finanzieller Mittel sowie der internen Prioritätensetzung. Die Bauzeit beträgt rund zwei Jahre. Gegen die Plangenehmigungsverfügung vom 29. Juli 2010 liegt aktuell beim Bundesverwaltungsgericht eine Beschwerde vor, Verzögerungen auf den terminierten Baubeginn sind jedoch nicht zu erwarten.

Zu Frage 2:
Eine verlässliche Abschätzung der effektiven Einsparung von LKW-Betriebsstunden ist leider nicht möglich. Die hiefür erforderlichen Daten liegen nicht vor, bzw. müssten mit einem unverhältnismässig hohen kostenseitigen Aufwand erhoben und ausgewertet werden.

Die Entlastungswirkung für den LKW-Verkehr durch den neuen Rheinhafenanschluss ist unbestritten. Der Kanton setzt sich im Rahmen seiner Möglichkeiten für eine rasche Realisierung des Vorhabens ein. Eine Beschleunigung des an rechtsstaatliche Grundsätze bzw. gesetzliche Bestimmungen gebundenen Plangenehmigungsverfahrens ist jedoch nicht möglich.

Zu Frage 3:
Das Projekt “Anschluss Rheinhafen“ unterliegt wie oben dargelegt seit 1. Januar 2008 nicht mehr der kantonalen Hoheit, sondern ist – wie erwähnt – ein Bewilligungsverfahren des Bundes. Der Regierungsrat hat seinen Willen zur Realisierung des Anschlusses durch Beantragung des Generellen Projekts beim Bundesrat klar bekundet. Die Zielsetzung, das Quartier Kleinhüningen vom Schwerverkehr zu befreien, ist für den Regierungsrat unbestritten.

Zu Frage 4:
Ob sich das Projekt im Verlaufe der Zeit für den Bund verteuert, kann durch den Regierungsrat Basel-Stadt nicht beurteilt werden, da dabei auch konjunkturelle, sowie für die Vergabe des Bauauftrags massgeblich beeinflussende Aspekte eine Rolle spielen.

Da es sich beim Anschluss Rheinhafen in der Terminologie des ASTRA um ein sogenanntes Ausbauprojekt zur bestehenden Osttangente handelt, wurden mit Inkrafttreten von NFA seit 1. Januar 2008 alle Kosten zu 100 Prozent ohne Kostenbeteilung des Kantons vom Bundesamt für Strassen übernommen. Für den Kanton Basel-Stadt entstehen folglich keine Mehrkosten.

Zu Frage 5:

Die vom Anfragenden erwähnte Häufigkeit der Beschädigungen kann gemäss Abklärungen des Bau- und Verkehrsdepartements (BVD) nicht bestätigt werden. Aussserdem würde bei der vom Anfragenden vorgeschlagenen Einkürzung der Insel das Risiko ansteigen, anstelle eines Anprallens am Verkehrsteiler in den dahinterliegenden Brückenpfeiler zu prallen, was weitaus schlimmere Folgen für den Fahrzeuglenker hätte.

Die Abklärungen bei der Allmendverwaltung des Tiefbauamts haben ausserdem ergeben, dass im gesamten Bereich Neuhausstrasse / Freiburgerstrasse, exemplarisch zwischen Februar 2007 und August 2009, insgesamt 10 Schadensmeldungen eingegangen sind, wovon zwei weiterverrechnet wurden. Die Reparaturkosten für die verbleibenden acht Schäden

wurden infolge Fahrerflucht zulasten des Kantons ausgeführt und sind mit einem Gesamtbetrag von rund CHF 1'920.- als marginal zu bezeichnen.

Zu Frage 6:
Die PEZA-Signalisationen auf der Nationalstrasse sind mit eindeutigen Piktogrammen versehen, sodass auch fremdsprachige Chauffeure diese verstehen und umsetzen können. Vielfach kommt es vor, dass die LKWs zu dicht hintereinander fahren und dadurch die Sicht auf die Hinweisschilder verdeckt wird bzw. nur kurze Zeit im Blickfeld erscheint. Dies lässt sich jedoch signalisationstechnisch nicht verhindern.

Zu Frage 7:
Die Regierung ist sich der umweltschädlichen Wirkung unnötig gefahrener LKW-Kilometer bewusst und ist selbstverständlich im Rahmen ihrer Möglichkeiten darum bemüht, solche unnötigen Fahrten dauerhaft und effektiv einzudämmen.

Wie viele LKW-Chauffeure trotz korrekt und unmissverständlich signalisierter Hinweisschilder auf der Nationalstrasse falsch fahren, entzieht sich unserer Kenntnis. Daher können auch zu den genannten Auswirkungen der Umwegfahrten keine detaillierten Aussagen gemacht werden. Es liegt aber nicht zuletzt auch in der Disziplin eines jeden Chauffeurs, dass er Gesetzgebung und Vorschriften des entsprechenden Landes einhält. Hierzu zählt auch das Anfahren der PEZA, sobald sich ein grosses LKW-Verkehrsaufkommen vor der Zollabfertigung der Grenzzollanlage Basel Weil Autobahn anbahnt, und der Betrieb der PEZA entsprechend auf der Nationalstrasse signalisiert ist.

Zu Frage 8:
Wie bereits erwähnt, wird der Anschluss Rheinhafen Kleinhüningen durch das UVEK bewilligt, welches auch das gesamte Einspracheverfahren führt bzw. die Einsprachen im Einzelnen bearbeitet. Im Rahmen des vorliegenden Berichts kann daher nicht auf den Inhalt der Einsprachen im Einzelnen bzw. die Stellungnahme des UVEK eingegangen werden. Unbestritten ist jedoch, dass dem Umweltschutz mit der Realisierung des Projekts hinreichend Rechnung zu tragen ist.

Zu Frage 9:
Betroffene Bürgerinnen und Bürger sowie Vertreterinnen und Vertreter von legitimierten Organisationen haben das Recht, gegen Projekte innerhalb der festgelegten Fristen Einsprache zu erheben und diese zu begründen. Welche tatsächliche Motivation die Einsprechenden neben den eingereichten Begründungen zum Ergreifen der Rechtsmittel veranlasst, entzieht sich der Kenntnis des Regierungsrats.
Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Dr. Guy Morin
Präsident

Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin