



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Bericht zum Postulat [2012/294](#) vom 18. Oktober 2012 von Hans Furer: Machbarkeitsstudie betreffend Überbauung von geeigneten Autobahnabschnitten

Datum: 19. August 2014

Nummer: 2014-264

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat [2012/294](#) vom 18. Oktober 2012 von Hans Furer: Machbarkeitsstudie betreffend Überbauung von geeigneten Autobahnabschnitten

vom 19. August 2014

1. Ausgangslage

Am 18. Oktober 2012 reichte Hans Furer das Postulat [2012/294](#) „Machbarkeitsstudie betreffend Überbauung von geeigneten Autobahnabschnitten“ ein, welches vom Landrat am [13. Juni 2013](#) mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

„Der Zürcher Architekt Claude Schelling hat anhand eines Autobahnabschnittes, der durch Walisellen führt, ein Projekt entwickelt, wonach über der Autobahn Wohnraum – im konkret ausgearbeiteten Projekt für etwa 5500 Personen – entstehen kann. Die Grundidee ist, eine bauliche Verdichtung herbei zu führen und die unüberbauten Landreserven zu schonen. Weil bei einem solchen Bauprojekt keine Landpreise eingesetzt werden müssen und sogar die Abluft der Autobahn filtriert und als Wärmequelle für die Wohnungen genutzt werden kann, sind letzten Endes laut Schellings Kostenkalkulationen Wohnungen günstig zu erstellen. Eine 4.5 Zimmerwohnung kostet demgemäss rund 2400 Franken mit 106 m² (inklusive Nebenkosten).

Der Kanton Baselland verfügt über mehrere interessante Autobahnabschnitte, namentlich nach dem Ausgang Schweizerhalle und vor dem Ausgang Schweizerhalle die sich für eine Überdachung und Bebauung entweder als Gewerbezone oder als Wohnzone eignen würden.

Der Regierungsrat soll – namentlich mit einer Machbarkeitsstudie – prüfen, ob für den Kanton Baselland solche Überbauungen möglich und sinnvoll sind. Dazu sollen auch externe Experten beigezogen werden können.“

2. Stellungnahme des Regierungsrates

2.1 Generelles

Überdeckungen von Autobahnabschnitten sind an verschiedenen Orten zu verschiedenen Zeitpunkten in der Schweiz und im benachbarten Ausland überprüft worden. Es bestehen auch realisierte Beispiele (siehe auch Abschnitt „Technische Machbarkeit“ unten).

Viele Überdeckungen sind aus Gründen des Immissionsschutzes (insbesondere Lärmschutz) geprüft und teils auch realisiert worden. Hier stellt sich angesichts der hohen Kosten solcher Überdeckungen allerdings schnell die Frage der Wirtschaftlichkeit. Das im Postulat angesprochene Kon-

zept von Claude Schelling setzt hingegen darauf, nicht nur die Strasse zu umhüllen, sondern eine Bebauung zu realisieren. Damit können – im Gegensatz zu Überdeckungen ohne bauliche Nutzung – Einnahmen generiert werden. Mehrfachnutzungen einer Fläche („Stapeln“ von Nutzungen) sind aus Sicht des Regierungsrates im Sinne eines haushälterischen Umgangs mit der Ressource Boden grundsätzlich wünschenswert.

Sowohl immissionsschützende Wirkungen als auch eine Reduktion von Landverbrauch sind positive Wirkungen des vorgeschlagenen Konzepts. Zugleich ist dieses mit einer Reihe von Herausforderungen verbunden, auf welche im Folgenden näher eingegangen wird.

2.2 Räumliche Anordnung

Die im Postulat vorgeschlagene Überbauung ist auf dichte Nutzungsformen angewiesen, um die erforderliche Wirtschaftlichkeit zumindest anstreben zu können. Claude Schelling spricht im Zusammenhang mit seinem Vorschlag für Wallisellen von „urbaner Verdichtung“¹.

Dichte Siedlungsformen kommen aus raumplanerischen Überlegungen (Landschaft, Siedlungssoziologie etc.) nur in direktem Anstoss an bereits bestehende Siedlungen mit entsprechend dichter Struktur in Frage. Damit verbleiben entlang der Autobahnen im Kanton Basel-Landschaft nur noch folgende Strecken, entlang derer eine solche Überdeckung und Überbauung näher geprüft werden kann:

- A2 im Raum Pratteln/Salina Raurica (Anschluss Pratteln bis Anschluss Liestal)
- A18 im Raum Reinach Süd/Dornachbrugg
- A18 im Raum Aesch Nord

Die beiden im Postulat angesprochenen Flächen unmittelbar angrenzend an den Tunnel Schweizerhalle erweisen sich hingegen bei näherer Prüfung als wenig geeignet. Am nordwestlichen Portal entstünde der neue Siedlungsabschnitt im Hardwald, der eine wichtige landschaftliche Funktion wahrnimmt, ohne unmittelbaren Bezug zur bestehenden Siedlung. Am südöstlichen Portal wäre zwar die Anbindung an das Industriegebiet Schweizerhalle gegeben, mit Breiten von rund 30 bis 80 Metern würden die neu zu gewinnenden Flächen jedoch nicht zur Massstäblichkeit und den Flächenbedürfnissen der angrenzenden industriellen Nutzung passen.

Entlang der A18 und der A22 kämen weitere Flächen aufgrund der Siedlungsstruktur zwar potentiell in Frage, sind aber wegen des unmittelbar angrenzenden Flussraums von Birs bzw. Ergolz nicht geeignet.

Die aufwändige und auch mit Risiken behaftete Anordnung von Gebäuden über der Autobahn bietet sich vor allem dann an, wenn damit zusätzliche Umwandlung von Kulturland in Bauland vermieden werden kann. In unmittelbarer Nachbarschaft zu den drei oben identifizierten Örtlichkeiten befinden sich Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung, in welchen heute noch massgebliche bereits eingezonte Flächen zur Verfügung stehen. Aus Sicht des Regierungsrates bietet sich die Inanspruchnahme von Flächen über der Autobahn unter diesem Aspekt eher für eine spätere Phase an, wenn in diesen Räumen nach möglichen Erweiterungen der Bauzone Ausschau zu halten ist. Die Verträglichkeit einer solchen Nutzung (Landschaftsbild, Siedlungsstruktur etc.) wäre dann zumal vertieft zu prüfen.

Ergänzend wäre für einen Standort mit einer dichten Überbauung eine gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr eine zwingende Voraussetzung. Bei den oben genannten Standorten ist dies

¹ Beobachter, Ausgabe 10/2012.

nur bedingt gegeben, da jedoch andere Faktoren eine Eignung gegenwärtig nicht nahe legen, ist eine vertiefte Überprüfung der Möglichkeiten der ÖV-Erschliessung aktuell nicht erforderlich.

2.3 Eigentums- und raumplanungsrechtliche Voraussetzungen

Die A2/A3 befindet sich seit Januar 2008 in der Verantwortung und Hoheit des Bundes. Folglich sind Massnahmen im Perimeter der Autobahn von der Zustimmung des Bundes abhängig. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat auf Anfrage mitgeteilt, dass es Überdeckungen und die Nutzung dieser Flächen durch Dritte nicht a priori ausschliesse. Es weist darauf hin, dass daraus für die Nationalstrasse aber keine Sicherheitsprobleme und auch keine Behinderung für allfällige zukünftige Ausbauten entstehen dürfen.

Die A18 und A22 befinden sich in der Hoheit des Kantons. Eine Aufnahme in das Nationalstrassennetz und damit ein Übergang an den Bund war vorgesehen, konnte jedoch auf Grund des Ergebnisses der Abstimmung über die Autobahnvignette („Änderung des Gesetzes über die Abgabe für die Benützung der Nationalstrassen“) vom 24. November 2013 bis auf Weiteres nicht erfolgen. Der Kanton strebt den Übergang nach wie vor an.

Die Nutzungen der Flächen von Autobahnen sind in der Regel von den kommunalen Zonenplanungen ausgenommen und in eigenen Nutzungsplanungen geregelt. Ein solcher Nutzungsplan und eventuell entsprechende Anpassungen der Zonenpläne wären zu erlassen, um eine Überdachung und Überbauung zu ermöglichen. Dies müsste im Einvernehmen zwischen Gemeinde, Kanton und (mindestens im Fall der A2) Bund geschehen.

2.4 Technische Machbarkeit

Die technische Machbarkeit eines solchen Vorhabens ist grundsätzlich gegeben. Es bestehen realisierte Beispiele für Überdeckungen mit Überbauungen. So sind aus jüngerer Zeit zum Beispiel Bern Brünen („Westside“) sowie Opfikon-Glattbrugg (jedoch ohne bauliche Nutzung) zu erwähnen.

Überdachungen sind technisch an quasi beliebigen Orten und in beliebiger Länge realisierbar, aber erheblich aufwändiger als einzelne Brückenkonstruktionen. Je nach gewünschter Oberflächennutzung sind die Anforderungen an die Tragfähigkeit erheblich. Der bauliche Aufwand steigt ausserdem mit der erforderlichen Breite.

In jedem Fall wäre der Raum für zukünftige Ausbauten der Autobahn mit einzuplanen. Im Fall der A2 sehen die zweite Programmbotschaft des Bundesrats zur Engpassbeseitigung auf den Nationalstrassen und der Kantonale Richtplan einen Ausbau bereits vor. Ob zusätzliche Flächen über einen Achtspurausbau hinaus zu sichern wären, wäre noch festzulegen. Des Weiteren müsste eine Überdeckung im Raum Salina Raurica auch die zukünftig verlegte Kantonsstrasse überspannen, um die städtebauliche Integration sicher zu stellen.

Auch entlang der H18 wären Flächen für allfällige zukünftige Ausbauten zu berücksichtigen. An allen Örtlichkeiten ist zu bedenken, dass Infrastruktur-Betonkonstruktionen wie solche Tunnel auf eine Lebensdauer von bis zu 100 Jahren ausgelegt werden.

Eine Herausforderung stellen auch die in allen drei identifizierten Räumen vorhandenen Anschlüsse dar. Hier sind jeweils Speziallösungen im Tunnelquerschnitt erforderlich.

2.5 Verursachter Aufwand

Claude Schilling rechnet für das im Postulat angesprochene Konzept in Wallisellen mit Kosten in der Grössenordnung von einer Milliarde Franken.

Neben dem Aufwand für die Tragkonstruktion und Überbauung selbst ist der Mehraufwand für den sicheren Betrieb der Autobahn zu berücksichtigen. Das im Postulat angesprochene Konzept benötigt nach Medieninformationen eine Länge von mindestens 600 Metern (im konkreten Fall war sogar mehr als ein Kilometer angedacht). Damit entsteht für die Autobahn ein neuer Tunnel, welcher alle Sicherheitsanforderungen erfüllen muss. Es sind umfassende elektromechanische Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA) (unter anderem Lüftung, Beleuchtung, Brandüberwachung und -meldung, Videoüberwachung, Radio-/Funkausrüstung, ...) erforderlich.

Neben den einmaligen Investitionskosten sind insbesondere die Kosten für den betrieblichen und baulichen Unterhalt zu berücksichtigen – sowohl für die bauliche Konstruktion als auch für die BSA. Für diese über Jahrzehnte anfallenden Kosten wären entsprechende Rückstellungen zu treffen.

Das ASTRA weist auf Anfrage darauf hin, dass im Falle von Nationalstrassen zudem auch die Nutzung der über der Autobahn entstandenen Fläche entschädigt werden müsse. So werden beispielsweise Flächen für Solaranlagen Dritter auf Überdeckungen auch nicht gratis zur Verfügung gestellt.

Aus Sicht des Lärmschutzes besteht an den drei identifizierten Örtlichkeiten im Kanton Basel-Landschaft kein dringender Handlungsbedarf. Folglich bestünde der Mehrnutzen der Überbauung primär in der Vermeidung des Landverbrauchs. Massgebliche finanzielle Beiträge aus Lärmschutz-Finanzierungsquellen sind nicht zu erwarten.

2.6 Bau

Die Autobahnen stellen *die* zentralen Achsen des motorisierten Individualverkehrs im Kanton Basel-Landschaft dar. Die A2 im Raum Pratteln ist gar eine der am stärksten genutzten Achsen im nationalen Netz. Längerfristige Unterbrüche für den Bau einer Überdeckung sind nicht denkbar; angemessene Alternativrouten stehen nicht zur Verfügung. Die Erstellung einer Überdeckung müsste also unter Verkehr erfolgen, was eine erhebliche logistische Herausforderung darstellt und mit erheblichen zusätzlichen Kosten verbunden ist. Am ehesten scheint die Möglichkeit für eine solche Baumassnahme gegeben, wenn ohnehin grössere Arbeiten an der Verkehrsachse anstehen (grundlegende Sanierungen, Kapazitätserweiterungen durch zusätzliche Spuren etc.).

2.7 Fazit

Die Rahmenbedingungen im Kanton Basel-Landschaft stellen sich so dar, dass der Regierungsrat der Auffassung ist, dass die Überdachung und Bebauung von Autobahnabschnitten derzeit nicht weiter verfolgt werden soll. Dennoch haben derartige Massnahmen auch eine Reihe von positiven Aspekten, so dass die Option langfristig im Auge behalten werden soll. Insbesondere bei ohnehin anstehenden wesentlichen Veränderungen an den Autobahnen könnte eine erneute Prüfung Sinn machen.

3. Antrag

Der Regierungsrat hat das Anliegen des Postulats vertieft geprüft und mit dem vorliegenden Dokument über seine Abklärungen berichtet. Er beantragt dem Landrat, das Postulat [2012/294](#) abzuschreiben.

Liestal, 19. August 2014

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Isaac Reber

Der Landschreiber:

Peter Vetter