BASEL LANDSCHAFT

Vorlage an den Landrat

Titel:	**Beantwortung der Interpellation 2016-205 von Klaus Kirchmayr, Fraktion Grüne-EVP, betreffend «ÖV-Kapazitäts-Steigerung während der Sanierung des Schänzli-Tunnels»**
Datum:	25. Oktober 2016
Nummer:	2016-205
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 2016/205

Beantwortung der Interpellation 2016/205 von Klaus Kirchmayr, Fraktion Grüne-EVP, betreffend «ÖV-Kapazitäts-Steigerung während der Sanierung des Schänzli-Tunnels»

vom 25. Oktober 2016

1. Text der Interpellation

Am 16. Juni 2016 reichte Klaus Kirchmayr, Fraktion Grüne-EVP, die Interpellation 2016/205 betreffend «ÖV-Kapazitäts-Steigerung während der Sanierung des Schänzli-Tunnels» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Ab 2017 soll während ca. 4-5 Jahren der Schänzlitunnel der A18 saniert werden. Diese Sanierung dürfte zu erheblichen Verkehrsbehinderungen und in der Folge zu vielen zusätzlichen Stau-Stunden führen. Insbesondere in den Gemeinden Münchenstein, Muttenz und Birsfelden sieht man dieser Situation mit grosser Sorge entgegen. Die Beeinträchtigung von Umwelt und Lebensqualität dürften beträchtlich sein.

Zusätzliche, zielgerichtete Kapazitäten für den Öffentlichen Verkehr könnten diese Beeinträchtigungen zumindest lindern.

In diesem Zusammenhang bitte ich die Regierung um die schriftliche Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Sind als Teil der Schänzli-Tunnel-Sanierung zusätzliche ÖV-Kapazitäten geplant, um die negativen Folgen der erwarteten Staus zu mindern? Wie wird die Entscheidung begründet?

2. Wie beurteilt der Kanton die mögliche Entlastungswirkung der folgenden Massnahmen:

a. Zusätzliche und direkte Tangential-Zugsverbindung vom Birs- ins Ergolztal (ohne Wende in Basel SBB)?

b. Entflechtung Bus- und Individualverkehr auf der Achse Münchenstein-Muttenz bzw. in Birsfelden?

3. Welche Massnahmen sind vorgesehen um die Behinderungen des strassengestützten ÖVs im Raum St. Jakob-Muttenz während der Sanierungsphase zu beschränken?

4. Kann der für die Sanierung des Tunnels verantwortliche Bund für die entstehenden Zusatzkosten allfälliger flankierender Massnahmen herangezogen werden?

2. Einleitende Bemerkungen

2.1 Verfahrensrechtliche Hinweise

Der Schänzlitunnel ist eine sehr wichtige Verbindung. Unvorhergesehene Betriebsausfälle infolge von Schäden am Bauwerk und den Anlagen müssen deshalb vermieden werden. Der Projektperimeter „Schänzli“ ist einzig in der hoheitlichen Kompetenz des Bundesamtes für Strassen (ASTRA).

Früher waren beim Bau der Nationalstrassen (NS) die jeweiligen kantonalen Tiefbauämter (TBA) als Bauherr chargiert. Eigentümer der Nationalstrassen war der jeweilige Kanton. Finanziert wurde die Nationalstrasse vom jeweiligen Kanton, abzüglich der für ihn zutreffenden Bundessubvention. Das ASTRA übte die Oberaufsicht aus.
Mit der Neugliederung des Finanzausgleichs (NFA) per 1. Januar 2008 wurden die Zuständigkeit, insbesondere das Eigentum, die Finanzierung und das Verfahren neu geregelt. Seit dem 1. Januar 2008 ist das ASTRA alleiniger Bauherr der Nationalstrassen. Das Verfahren ist auf Bundesstufe angesiedelt, das Eigentum und die Finanzierung sind ausschliesslich beim ASTRA.
Beim Erhaltungsprojekt Schänzli hat das ASTRA für sein Ausführungsprojekt beim Generalsekretariat des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (GS-UVEK) eine Plangenehmigungsverfügung (PGV) beantragt. Dieses Verfahren ist im Nationalstrassengesetz (NSG) abschliessend geregelt, es kommt ein reines Bundesverfahren zur Anwendung. Im Rahmen dieses Verfahrens wahrt der Kanton seine Interessen mittels Stellungnahme zu Handen des GS-UVEK. Allenfalls legt der Kanton gegen die PGV Rekurs ein, Rekursinstanz ist das Bundesverwaltungsgericht in St. Gallen. Dieses Urteil kann noch an das Bundesgericht in Lausanne weitergezogen werden. Inwieweit sich die Interessen des Baselbiets in der PGV niederschlagen, ist somit ausserhalb des Kompetenzbereichs des Baselbietes.
Konkret wurden im vorliegenden Fall die Ausführungsprojekte des ASTRA aufgelegt und das Baselbiet hat sich dazu sehr kritisch geäussert. Nichtsdestotrotz hat das GS-UVEK eine PGV erlassen, welche zwischenzeitlich in Rechtskraft erwachsen ist. Die PGV erlaubt es dem ASTRA nun, das Erhaltungsprojekt Schänzli entsprechend den in der PGV formulierten Auflagen zu bauen (diese sind unter III der PGV zu finden). Eine weitere Bewilligung, formelle Konsultation oder dergleichen des Baselbiets ist dabei weder nötig noch vorgesehen. Die vom GS-UVEK erlassene PGV benötigt keine weiteren Rechtstitel mehr.

2.2 Hinweise zum Projekt

Nach ca. 40 Jahren Betriebszeit hat sich das ASTRA dafür entschieden, die gesamte Strasseninfrastruktur der Verzweigung Hagnau bis und mit Anschluss Muttenz Süd (inkl. Schänzlitunnel / Hagnau) einer grundlegenden technischen Sanierung zur Gewährleistung der Tragsicherheit, Gebrauchstauglichkeit und Substanzerhaltung zu unterziehen. Die elektromechanischen Einrichtungen haben ihre technische Nutzungsdauer erreicht und müssen ersetzt werden. Die drei in diesem Abschnitt vorhandenen Unfallschwerpunkte müssen zur Gewährleistung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer behoben werden. Zu diesem Zweck hat das zuständige Bundesamt für Strassen (ASTRA) das Erhaltungsprojekt Schänzli gestartet.
Insgesamt umfasst das Projekt:

- 11 km Trasse
- 30 Brücken
- 26 Stützbauwerke
- 15 Spezialbauwerke (Ölabscheider, LSW etc.)
- Tunnelröhren (Schänzli Richtung BS, Schänzli Richtung JU, Hagnau)

Insbesondere für die Sanierung der Tunnelröhren ist es notwendig, die einzelnen Spuren nacheinander vorübergehend ausser Betrieb zu nehmen. Das ASTRA hat eine provisorische Verkehrsführung geplant, mit der die Anzahl Spuren insgesamt aufrechterhalten werden kann. Während 3 ¼ Jahren (eine weitere Reduktion der Dauer wird angestrebt) soll der Verkehr jedoch über eine provisorische Umleitung geführt werden. Die Arbeiten während der übrigen Bauzeit finden entweder ausserhalb der Fahrspuren der Nationalstrasse statt oder sie werden ohne Fahrtstreifenumleitung oder in Nacht- und Wochenendsperrungen ausgeführt.
Die provisorische Umleitung hat nicht den gleichen Ausbaustandard wie die Hochleistungsstrasse, was während ihres Betriebs zu einer Kapazitätsreduktion gegenüber dem Normalzustand führt. Aus diesem Grund ist insbesondere in den Morgenspitzenstunden mit einer Überlastung in Fahrtrichtung Norden zu rechnen. Die Fahrzeuge, die heute zu dieser Zeit den Schänzli-Tunnel benützen stammen gemäss einer Auswertung des Gesamtverkehrsmodells Region Basel zum grössten Teil aus dem Raum Birseck und etwa 40% fahren Richtung Basel, weitere 30% in Richtung Rheintal (östliche Richtung), die übrigen verteilen sich auf weitere Ziele.

Die Regierung ist der Auffassung, dass die Auswirkungen der Kapazitätsreduktion möglichst gering zu halten und dementsprechende Massnahmen zu ergreifen sind. Sie hat dieses Anliegen in verschiedener Form und auf verschiedenen Ebenen beim Bund platziert. Neben einer Reduktion der Umleitungszeit auf die oben angesprochenen 3 ¼ Jahre konnte erreicht werden, dass eine Reihe von weiteren flankierenden Massnahmen ergriffen wird – siehe Antwort zu Frage 3.

3. Beantwortung der Fragen

1. Sind als Teil der Schänzli-Tunnel-Sanierung zusätzliche ÖV-Kapazitäten geplant, um die negativen Folgen der erwarteten Staus zu mindern? Wie wird die Entscheidung begründet?

Zusätzliche ÖV-Kapazitäten wurden geprüft. Gerade in den Hauptverkehrszeiten ist der ÖV heute sehr gut ausgelastet. Die Kapazitätsreserven sind gering. So wird bei den S-Bahnen in den Hauptverkehrszeiten restlos alles zur Verfügung stehende Rollmaterial eingesetzt. Zusätzliche Kapazitäten können hier also nicht bereitgestellt werden.
Einen Beitrag zur Entlastung kann die heute verhältnismässig schwach genutzte Tramlinie E11 bringen. Um die heute sich an der Kapazitätsgrenze befindende Tramlinie 11 zu entlasten, soll die Tramlinie E11 im Rahmen des 8. GLA künftig in die Linie 11 integriert werden und das Angebot zwischen Reinach Süd und Schifflände verdichten. So könnten die auf dieser Verbindung erforderlichen Kapazitäten zur Verfügung gestellt werden. Der Kanton Basel-Stadt prüft derzeit die Leistungsfähigkeit des Knotens Centralbahnplatz. Ob die Integration der Linie E11 in die Linie 11 möglich ist, hängt von den Untersuchungsergebnissen ab. Auf der Verbindung Dornach – Münchenstein – Muttenz stehen mit der Buslinie 63 noch grössere Kapazitätsreserven ohne weitere Taktverdichtungen zur Verfügung. Zu den Massnahmen, welche ergriffen werden, um die Fahrplanstabilität auf dieser Verbindung möglichst hoch zu halten, siehe unten Antwort zu Frage 3.

2. Wie beurteilt der Kanton die mögliche Entlastungswirkung der folgenden Massnahmen:

a. Zusätzliche und direkte Tangential-Zugsverbindungen vom Birs- ins Ergolztal ohne Wende in Basel SBB?

Tangentiale Zugverbindungen ohne die Bedienung von Basel SBB können einen Beitrag zur Entlastung der Zentren leisten. Sie sind aufgrund der Gleisbelegungen jedoch nicht oder nur ausserhalb der Hauptverkehrszeiten umsetzbar. Zudem steht in den Hauptverkehrszeiten nicht genügend Rollmaterial zur Verfügung, welches für einen solchen Betrieb genutzt werden könnte. Eine zweckmässige Umsetzung ist daher nicht möglich.

b. Entflechtung Bus- und Individualverkehr auf der Achse Münchenstein-Muttenz bzw. in Birsfelden?

Grundsätzlich wird eine Entflechtung des öffentlichen Verkehrs und des Individualverkehrs als sehr effektiv eingeschätzt, wo Busse ohne eine solche im Stau stehen würden und somit keine echte Alternative zum MIV darstellen. Bei Entflechtungen und bei Verkehrsmanagementmassnahmen wie der Buspriorisierung an Lichtsignalanlagen erhält der Bus in solchen Fällen freie Fahrt. Dies führt dazu, dass Anschlüsse eingehalten werden können und die Transportkette sichergestellt wird.
Auf der Achse Münchenstein – Muttenz (eigentlich zwei Achsen: Brüglingerstrasse/St. Jakob-Strasse und Bruderholzstrasse / Münchensteinerstrasse) sind Entflechtungen teils bereits vorhanden (Brüglingerstrasse, Tunnel Lange Heid). Von deren positiver Wirkung soll weiterhin profitiert werden. Im dicht besiedelten Gebiet sind neue Entflechtungen wegen ihres Platzbedarfs häufig schwierig einzurichten und teils mit umfassenden baulichen Massnahmen verbunden, so auch auf der genannten Achse. Daher liegt der Fokus hier auf lokalen Optimierungen, beispielsweise der Steuerung von Knoten. Die zuständige Transportunternehmung BLT ist begleitend in das Erhaltungsprojekt Schänzli involviert.
Die obigen Aussagen betreffend Entflechtungen und Verkehrsmanagement gelten auch für Birsfelden. Hier besteht eine ganze Serie von bereits ergriffenen und noch in Vorbereitung befindlichen Massnahmen. Im Rahmen von kontinuierlichen Koordinationssitzungen zwischen Gemeinde, Kanton (Tiefbauamt), ASTRA sowie den Transportunternehmen werden die jeweiligen Massnahmen

abgestimmt sowie das weitere Vorgehen vereinbart. Ein unmittelbarer Bezug zu den erwarteten Verkehrsströmen im Zusammenhang mit der Baustelle im Raum Schänzli besteht jedoch nicht.

3. Welche Massnahmen sind vorgesehen um die Behinderungen des strassengestützten ÖVs im Raum St. Jakob-Muttenz während der Sanierungsphase zu beschränken?

Wichtigste Massnahme zur Beschränkung der Behinderungen des gesamten Strassenverkehrs, inklusive des strassengestützen ÖVs, ist die Beschränkung der Bauzeit. Hierzu sind bereits in der Planungsphase eine Reihe von Optimierungen vorgenommen worden, was zur aktuell geschätzten Dauer von 3 ¼ Jahren geführt hat. Um die Bauzeiten weiter zu optimieren, werden in den Unternehmersubmissionen entsprechende Anreizsysteme (z. B. Bonus-/ Malus) vorgesehen und die Bauzeit als stark gewichtetes Zuschlagskriterium bei der Angebotsbewertung berücksichtigt.
Der Regierungsrat ist der Auffassung, dass darüber hinaus weitere Massnahmen ergriffen werden müssen, um die Behinderungen so gering wie möglich zu halten. Erfahrungen mit Baustellen in anderen Teilen der Schweiz und im europäischen Ausland haben gezeigt, dass Mobilitätsmanagement-Massnahmen im Kontext von Baustellen geeignet sein können, Verkehr vom Auto auf andere Verkehrsarten zu verlagern und somit die verfügbaren Kapazitäten dem strassengebundenen ÖV sowie jenen Verkehrsteilnehmenden, die auf den MIV angewiesen sind, zur Verfügung zu stellen. Der Regierungsrat hat daher ein Konzept für Mobilitätsmanagement-Massnahmen ausarbeiten lassen, um dem ASTRA konkrete Vorschläge unterbreiten zu können. Das ASTRA hat sich auf Basis dieses Konzepts bereit erklärt, die Massnahmen zu finanzieren. Gestärkt werden sollen insbesondere die Nutzung von Park+Ride-Anlagen sowie von E-Bikes. Derzeit läuft die Erarbeitung der Detailkonzepte. Nähere Informationen zu den Projekten werden ca. im 4. Quartal 2016, wenn die Details feststehen, der breiten Öffentlichkeit vorgestellt.
Ein weiteres Element, das einen Beitrag zur Minimierung der Behinderungen leisten wird, ist die umfassende zeitnahe Information und Kommunikation. Indem Verkehrsteilnehmende über zu erwartende und aktuelle Be- bzw. Überlastungssituationen und über Alternativangebote informiert werden, können sich diejenigen mit Wahlfreiheit gezielt für ein Ausweichen auf andere Zeiten und/oder Verkehrsmittel entscheiden. Auch bezüglich Kommunikation arbeiten das ASTRA und der Kanton eng zusammen, so dass eine umfassende Information der Bevölkerung sichergestellt ist.
Des Weiteren hat der Kanton Basel-Landschaft seinerseits die in seinem Zuständigkeitsbereich liegenden Aufgaben wahrgenommen, um die Behinderungen des gesamten Strassenverkehrs, inklusive des strassengestützen ÖVs, möglichst gering zu halten. Sämtliche anstehenden Instandhaltungs- und Sanierungsmassnahmen im Umfeld sind so terminiert worden, dass sie vor der Inbetriebnahme der Umleitungsstrecke abgeschlossen sind und keine zusätzlichen Erschwernisse bilden.
Frau Regierungsrätin Dr. Sabine Pegoraro hat die Petition „zur Verhinderung von 7 Jahren Dauerstau in der Hagnau“ mit 18‘000 Unterschriften Frau Bundesrätin Doris Leuthard übergeben und auf die Wichtigkeit der Verkehrsführung während der Bauphase mit Nachdruck hingewiesen.
Darüber hinaus hat das ASTRA in Abstimmung mit den betroffenen Gebietskörperschaften das gesamte Strassensystem im Umfeld der Baustelle untersucht und wo nötig werden lokale Anpassungen vorgenommen, um den Verkehrsfluss zu verbessern. So wird beispielsweise voraussichtlich die Linksabbiegemöglichkeit von der Margelackerstrasse in die St. Jakob-Strasse in Muttenz vorübergehend aufgehoben, was unter anderem der Fahrplanstabilität der oben angesprochenen Buslinie 63 zu Gute kommen dürfte, welche noch über Kapazitätsreserven verfügt.
Schliesslich legt der Regierungsrat Wert darauf, dass die Entwicklung während der Umleitungs-Zeit kontinuierlich beobachtet wird, um bei unerwarteten Entwicklungen mit zusätzlichen Massnahmen eingreifen zu können. Auch dieses Anliegen ist beim Bund platziert worden.

4. Kann das für die Sanierung des Tunnels verantwortliche ASTRA für die entstehenden Zusatzkosten allfälliger flankierender Massnahmen herangezogen werden?

Das ASTRA hat sich bereit erklärt, die Kosten für die flankierenden Mobilitätsmanagement-Massnahmen (siehe oben) zu übernehmen.
Sollten sich weitere Massnahmen als zweckdienlich erweisen, so wäre deren Kostentragung mit dem ASTRA zusätzlich zu verhandeln.

Liestal, 25. Oktober 2016

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:
Thomas Weber

Der Landschreiber:
Peter Vetter