



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62
Fax: +41 61 267 85 72
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
UVEK
ASTRA
rene.sutter@astra.admin.ch
(als Word- und PDF-Datei)

Basel, 21. Juni 2017

Regierungsratsbeschluss vom 20. Juni 2017

Teilrevision der Schwerverkehrsabgabeverordnung, der Nationalstrassenverordnung, der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr und der Durchgangsstrassenverordnung: Anhörung der Kantone

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat am 22. März 2017 ein Vernehmlassungsverfahren zur Änderung der titelerwähnten Verordnungen lanciert. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt dankt für die Möglichkeit, Stellung nehmen zu können.

1. Vorbemerkungen zum NAF

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt begrüsst die Zustimmung von Volk und Ständen vom 12. Februar 2017 zur NAF-Vorlage ausdrücklich. Erstens sichert der NAF die Finanzierung der Nationalstrassen und Agglomerationsprogramme; er wird als unbefristeter Fonds auf Verfassungsebene verankert und stellt damit Schiene (Bahninfrastrukturfonds) und Strasse gleich. Dank dem NAF verkehren wir – zweitens – auch in Zukunft auf modernen Nationalstrassen, welche die ganze Schweiz noch besser erschliessen und an neuralgischen Stellen ausgebaut werden. Ein Teil der NAF-Ausgaben ist drittens für Städte und Agglomerationen reserviert, wozu wir mit der Agglomeration Basel zählen und wo 70 Prozent des Verkehrs stattfindet. Im urbanen Raum braucht es massgeschneiderte Verkehrslösungen, fehlt doch oft der Platz für neue Strassen. Mithilfe der Agglomerationsprogramme werden jene Ausbauten realisiert, die die beste Wirkung zum besten Preis erzielen, sei es für den Strassenverkehr, den öV oder für Fuss- und Veloverkehr. Viertens wird mit dem NAF das Nationalstrassennetz erweitert: durch Ausbauten und durch die Überführung von knapp 400 Kilometern Kantonsstrasse ins Nationalstrassennetz, wovon der Kanton Basel-Stadt mit der Engpassbeseitigungsmassnahme "Rheintunnel" direkt betroffen ist.

In diesem Sinne befürwortet der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt grundsätzlich auch die Anpassungen, die im Zuge des Ja zum NAF notwendig werden. Der Regierungsrat des Kantons

Basel-Stadt dankt für die umsichtigen Vorarbeiten, die durch das ASTRA geleistet wurden.

Im Folgenden finden sich die konsolidierten Kritikpunkte des Regierungsrates an den vorgeschlagenen Änderungen an der Nationalstrassenverordnung und der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr, die weitgehend auch denjenigen der BPUK entsprechen.

2. Nationalstrassenverordnung

Schnellladestationen

Die Schnellladestationen müssen aus Sicht des Regierungsrates überdies auf einem technisch offenen, das heisst nicht proprietären System basieren.

Im NSG (Art. 7a) Absatz 2 heisst es: „Der Bund beteiligt sich nicht an den Kosten für den Bau und Betrieb dieser Anlagen“. Da der Artikel 7a im Rahmen der parlamentarischen Behandlung eingeflossen ist, gibt es keine Erläuterungen (z.B. in der Botschaft). Seitens Bund wird die Bestimmung offenbar so interpretiert, dass der Bau und der Betrieb der Anlagen selbst nicht vom Bund (mit-)finanziert werden darf. Dagegen ist die Ausrüstung der Rastplätze mit einer ausreichenden Anschlussleistung (wir rechnen mit mindestens 300 kW) Sache des Grundeigentümers. Um diese Interpretation rechtlich zu untermauern, soll eine Präzisierung in der NSV erfolgen. Hierzu haben wir (noch) keine präzise Formulierung. Gemäss Postulatsbericht 14.3997 zu den Schnellladestationen (demnächst in der Ämterkonsultation) heisst es: „Um eine genügende Resonanz von Investoren für Standorte für SLS auf Rastplätzen zu erhalten, soll die notwendige Anschlussleistung seitens Nationalstrassen zur Verfügung gestellt werden. Dies soll in den Ausführungsbestimmungen zum NSG auf Verordnungsstufe ausdrücklich vorgesehen werden.“

ANTRAG II

a. **Art. 7 Abs. 7 NSV:**

Das ASTRA kann Vorgaben zur technischen Ausgestaltung von Anlagen zur Abgabe von alternativen Antriebsmitteln erlassen. Es orientiert sich dabei an den gängigen Anlagen **und fördert und bevorzugt nicht-proprietäre Systeme.**

- b. Um eine genügende Resonanz von Investoren für Standorte für SLS auf Rastplätzen zu erhalten, soll die notwendige Anschlussleistung seitens Nationalstrassen zur Verfügung gestellt werden. Dies soll in den Ausführungsbestimmungen zum NSG auf Verordnungsstufe ausdrücklich vorgesehen werden.

Mitspracherecht der Standortkantone benachbarter Raststätten

Mit der Anpassung der NSV können auf Rastplätzen "in begründeten Fällen" neu auch nicht-mobile Versorgungs- und Verpflegungsanlagen betrieben werden. Damit dürften Rastplätze eine Annäherung an Raststätten erfahren, für welche die Kantone verantwortlich zeichnen. Diese Anpassung ist grundsätzlich zu befürworten, darf aber nicht zu einer unzweckmässigen Konkurrenzierung der benachbarten Raststätten führen, haben doch Kantone und private Betreiber bereits

viel in diese investiert. Aus diesem Grund fordert der Regierungsrat, dass Standortkantone benachbarter Raststätten ein Mitspracherecht eingeräumt wird.

ANTRAG III

Art. 7 Abs. 3 NSV:

Vor Erteilung oder Erneuerung einer Bewilligung für eine Versorgungs- und Verpflegungseinrichtung **müssen** ~~der die Standortkantone und der Nachbarkantone anzuhören, so fern sich auf dessen Gebiet eine~~ **benachbarter** Raststätten zehn Kilometer vor oder nach dem betreffenden Rastplatz **zustimmen**.

Abschliessend zur NSV weisen wir darauf hin, dass im Anhang 3 zu den Strassen, für welche die Kantone Verkehrsmanagementpläne zu erstellen haben, in der Liste der Region Basel die Osttangente fehlt. Wir gehen davon aus, dass hier ein Versehen vorliegt.

3. Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr

Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen

Der Regierungsrat begrüsst im Grundsatz die Erweiterung der Liste der Gemeinden, die Beiträge aus den Agglomerationsprogrammen erhalten können (Anhang 4 MinVV). Der Kohäsion dienend ist zudem der Entscheid, dass künftig alle Hauptorte der Kantone abgeltungsberechtigt sind. Gleichzeitig wurde es bedauernswerterweise verpasst, den Stand der Diskussionen der Arbeitsgruppe "Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen" vollständig in der MinVV abzubilden respektive konnte die Arbeit der Gruppe nicht zu Ende gebracht werden. Konkret

- haben erstens verschiedene Agglomerationen die Aufnahme einiger Gemeinden (insb. im Ausland) kritisiert, da sie aus ihrer Optik gar nicht mehr zum entsprechenden Agglomerationsraum gehören.
- Zweitens fordert die BPUK, dass Gemeindefusionen nicht bestraft werden: Bei Gemeindefusionen mit Beteiligung mindestens einer beitragsberechtigten Gemeinde muss die neue Gemeinde zunächst in jedem Fall beitragsberechtigt werden.

ANTRAG IV

Anhang 4 MinVV:

Der Regierungsrat fordert, dass das UVEK die Wünsche der verschiedenen Agglomerationen/Kantone bezüglich der Anpassung der Liste "Beitragsberechtigte Agglomerationen und Städte" berücksichtigt.

(vgl. Beilage "Beitragsberechtigte Gemeinden Agglo Basel")

ANTRAG V

Art. 19 Abs. 3 MinVV:

Bei einer Fusion mit Beteiligung mindestens einer beitragsberechtigten Gemeinde wird die neue Gemeinde in jedem Fall beitragsberechtigt.

Pauschalbeiträge des Bundes

Bei Massnahmen der Agglomerationsprogramme in den Bereichen Langsamverkehr und Verkehrsmanagementmassnahmen sowie Aufwertungs-/Sicherheitsmassnahmen im Strassenraum wird der Bund neu pauschale Bundesbeiträge sprechen (Artikel 21a MinVV). Diese Neuerung führt zwar zu einem gewissen Initialaufwand bei den Agglomerationen, dient aus Sicht des Regierungsrates aber mittel- und langfristig der Effizienzsteigerung und erhöht die Flexibilität – sofern sie tatsächlich möglichst einfach umgesetzt werden.

Konkret ist vorgesehen, dass Massnahmen der Agglomerationsprogramme in den Bereichen Langsamverkehr, Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums sowie Verkehrssystemmanagement bis zu einer Kostengrenze von 5 Millionen Franken pro Massnahme nach Artikel 21a MinVV neu mit Pauschalbeiträgen abzurechnen sind. Nach Artikel 24 Absatz 4 ist für die pauschal mitfinanzierten Massnahmen nur noch eine Finanzierungsvereinbarung pro Massnahmenkategorie abzuschliessen. Die Einführung von pauschal mitfinanzierten Massnahmen wird grundsätzlich unterstützt. Wir sind der Meinung, dass mit der Einführung der pauschal mitfinanzierten Massnahmen Anreize für wichtige Kleinstmassnahmen in den Agglomerationen geschaffen werden. Wichtig ist hier, dass die Agglomerationen bei der Bildung der Pauschalpakete eng einbezogen werden und diese mitgestalten können und eben bspw. Projekte bestimmen können, die als Einzelmassnahmen umgesetzt werden.

Wir fordern aber, dass die konkreten Umsetzungsregeln dazu partnerschaftlich mit den Kantonen respektive den verschiedenen Agglomerationen ausgestaltet werden. Überdies muss es aus unserer Sicht weiterhin möglich sein, eine Subventionierung unter besonderen Umständen als Einzelmassnahme zu beantragen, obschon die Gesamtkosten der Massnahme unter 5 Millionen Franken liegen. Besondere Umstände sind insbesondere dann gegeben, wenn die Kosten für eine Massnahme deutlich über dem Pauschalbeitrag liegen: Dies dürfte in erster Linie Massnahmen treffen, die in Kernstädten umgesetzt werden und Eingriffe in die bereits bestehende Infrastruktur nötig machen.

ANTRAG VI

Art. 21a MinVV:

Die BPUK fordert, dass die konkreten Umsetzungsregeln bezüglich Pauschalbeiträgen partnerschaftlich mit den Kantonen respektive den verschiedenen Agglomerationen ausgestaltet werden.

ANTRAG VII

Art. 21a Abs. 4 (neu) MinVV:

Auf Antrag der Trägerschaft sind Massnahmen gemäss Abs. 1 unter besonderen Umständen als Einzelmassnahmen zu behandeln. Als besondere Umstände gelten insbesondere grosse Abweichungen zwischen den effektiven und den standardisierten Kosten pro Leistungseinheit.

Umsetzungsfrist für Agglomerationsprogramme

Artikel 17e Absatz 2 MinVG respektive Artikel 23a Absatz 1 MinVV legen die Frist für die Umsetzung von Massnahmen der Agglomerationsprogramme fest. Diese soll vier Jahre betragen. Nach Ablauf der Frist werden die Bundesbeiträge gestrichen. Als einzige Ausnahme zu dieser Regel wird ein laufendes Rechtsmittelverfahren genannt.

Der Regierungsrat begrüsst grundsätzlich die Wiedereinführung einer Umsetzungsfrist: Die zur Verfügung stehenden Gelder sollen jeweils möglichst rasch in Projekte umgesetzt werden und nicht brachliegen. Zudem besteht mit dem NAF nun eine langfristige Mitfinanzierung der Agglomerationsprojekte. Gleichzeitig ist jedoch die vorgeschlagene Frist von vier Jahren nicht praktikabel, zeigt doch die Erfahrung, dass der Zeitbedarf nach dem Mitfinanzierungsentscheid des Bundes insbesondere bei grösseren Projekten und Strassenraumgestaltungen oft erheblich ist, wie dem ARE bereits zur Kenntnis gebracht wurde. Dies hat verschiedene Gründe. Einer davon ist, dass die Kantone mit Anrainerinnen und Anrainern von Projekten statt eines Rechtsstreits gemeinsam nach tragbaren Lösungen suchen – dies ist vor allem bei Strassenprojekten notwendig. Der Regierungsrat möchte, dass den Kantonen weiterhin ein gewisses Zeitfenster für solche Lösungsfindungen zur Verfügung steht. Überdies benötigen die Kantone genügend Zeit, die Planung der Massnahmen gemeinsam mit den Gemeinden anzugehen und die entsprechenden Vernehmlassungen durchzuführen. Der Regierungsrat fordert aus diesem Grund analog der BPUK die Einführung einer sechsjährigen Frist – sechs Jahre auch deshalb, weil damit eine zeitliche Überschneidung der Generationen ermöglicht wird: Verpasst eine Massnahme die sechsjährige Frist knapp, kann sie für das Agglomerationsprogramm der Folgegeneration angemeldet werden. Eine vierjährige Frist würde diesen Mechanismus nicht ermöglichen.

Des Weiteren sind die Agglomerationen in der Praxis oft mit Änderungen und Zusammenlegungen von Massnahmen konfrontiert. Solche Änderungen dürfen aus Sicht des Regierungsrates nicht als Überschreiten der Ausführungsfrist gelten, wodurch die Bundesbeiträge gestrichen würden. Der Regierungsrat fordert eine entsprechende Anpassung der MinVV. Überdies sind andere gut begründete Fälle denkbar, die zu einer Pausierung der Frist führen sollten; es muss den Agglomerationen die Möglichkeit eingeräumt werden, ein Gesuch zur Fristerstreckung stellen zu können.

Schliesslich ist zu berücksichtigen, dass die Agglomerationsprogramme der dritten Generation bereits im vergangenen Jahr eingereicht wurden. Aus Sicht des Regierungsrates braucht es daher für die ersten drei Generationen eine Übergangsfrist: Die neuen Fristen sollen für die bereits lancierten Generationen per 2018 zu laufen beginnen.

Abschliessend möchten wir festhalten, dass die Verordnung keine Aussage macht, ob bzw. zu welchem Zeitpunkt eine vom Bund genehmigte Massnahme, für welche der Baubeginn nicht in- nert der Ausführungsfrist erfolgen konnte, wieder neu eingegeben werden darf. Der Regierungsrat ist der Meinung, dass eine solche Wiedervorlage zu vereinfachten Bedingungen möglich sein soll. Es sollte nicht sein, dass eine sinnvolle Massnahme, die sich aus bestimmten Gründen zu stark verzögert hat, für immer von Bundesbeiträgen ausgeschlossen wird.

ANTRAG VIII

Art. 23a Abs. 1 MinVV:

Die Frist nach Artikel 17e Absatz 2 MinVG (Massnahmen Agglomerationsverkehr) beträgt vier ~~vier~~ **sechs** Jahre.

ANTRAG IX

Art. 23a Abs. 4 MinVV:

Unter besonderen Umständen kann auf Antrag der Trägerschaft die Umsetzungsfrist für eine Massnahme oder Teilmassnahme sowie davon abhängige Massnahmen verlängert werden. Als besonderer Umstand gelten insbesondere Änderungen und Zusammenlegungen von Mas- snahmen.

ANTRAG X

Die neuen Fristen sollen für die bereits lancierten Generationen von Agglomerationsprogram- men per 2018 zu laufen beginnen und im Normalfall 2024 auslaufen.

4. Durchgangsstrassenverordnung

Die Hauptstrasse 2 war bisher als „(Burgfelden)-Basel-MuttENZ-...“ definiert. Neu steht anstelle von Burgfelden die Bezeichnung „D“ für Deutschland. Wir gehen davon aus, dass es sich hier um ein Versehen handelt. Burgfelden liegt in Frankreich. Wir beantragen entsprechend, entweder den Begriff Burgfelden zu behalten oder durch „F“ zu ersetzen.

Wir danken Ihnen bestens für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

“Beitragsberechtigte Gemeinden Agglo Basel“

Kopie an

- Geschäftsstelle Agglo Basel, Emma Herwegh-Platz 2a, 4410 Liestal
- BVD, Amt für Mobilität
- BVD, Städtebau & Architektur, Planungsamt
- BVD, Tiefbauamt, Roger Reinauer