



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
Frau Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Basel, 26. April 2022

Präsidialnummer: P220121

Regierungsratsbeschluss vom 26. April 2022

Vernehmlassung zur Revision Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024 – 2027, zum Ausbausritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz: Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens: Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur oben genannten Revision zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und lassen Ihnen gerne unsere Anträge und Bemerkungen zukommen.

1. Grundsätzliche Einschätzung

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt unterstützt die rubrizierte Vorlage des Bundesrates. Zu den einzelnen Punkten gestatten wir uns unter Ziff. 2 Antworten zum Fragenkatalog (unten) unsere Bemerkungen und Anträge aufzuführen.

Einleitende Bemerkungen

Der Bundesrat hat schon in früheren Vernehmlassungen betreffend die Nationalstrassen erkannt, dass die Mobilität in der Schweiz jedes Jahr zunimmt.

Eine strategisch geplante Entwicklung des Nationalstrassennetzes bietet die Möglichkeit, Umweltbelastungen dank der zeitgemäss geplanten Infrastruktur zu reduzieren.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt teilt die Ansicht des Bundesrats, wonach ein gut funktionierendes Nationalstrassennetz für die Standortattraktivität der Schweiz von grosser Bedeutung ist. Die Vorlage wird daher von uns grundsätzlich begrüsst.

Der Bundesrat möchte den eidgenössischen Räten mit der Vorlage vier Beschlüsse unterbreiten:

- einen **Zahlungsrahmen für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau 2024 - 2027** (Ausbau im Sinne von Anpassungen, z. B. Lärmschutzmassnahmen) in der Höhe von 8,433 Milliarden Franken (gut 2 Milliarden pro Jahr);

- den **Ausbauschnitt 2023** für die Finalisierung der generellen Projekte: Wankdorf – Schön-
bühl, Schönbühl – Kirchberg, 3. Röhre Rosenbergstunnel (inkl. Spange Güterbahnhof),
Rheintunnel Basel, 2. Röhre Fäsenstautunnel;
- den **Verpflichtungskredit für den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen und
für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten** in der Höhe von 4.345 Milli-
arden Franken;
- den **Ersatz** des Projektes Zürich (Hardturmsportplatz) – Platzspitz 3 durch das Projekt Zü-
rich (Hardturmsportplatz) – Zürich (Pfungstweidstrasse) sowie die **Ersatzlose Streichung**
des Projektes Zürich (Platzspitz) – Zürich (Wiedikon).

Diese Verteilung der Vorlage mit diversen eingeführten Kriterien führt nach wie vor zu einer gewissen Komplexität. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Bundesrat bis 2030 auf dem Nationalstrassennetz Erweiterungsprojekte im Umfang von rund 17,503 Milliarden Franken (exkl. MWST, exkl. Teuerung) in Angriff nehmen will.

Aus Sicht des Kantons Basel-Stadt begrüßen wir die Aufnahme für die Region wichtiger Projekte sehr. Insbesondere die Aufnahme des Projektes Rheintunnel Basel in den Ausbauschnitt 2023 sowie die Weiterentwicklung des Projektes Hagnau – Augst im ersten Realisierungshorizont (2030) sind für unseren Kanton zentral.

Aus Sicht unserer trinationalen Agglomeration nehmen wir zur Kenntnis, dass die Nachbarländer nicht auf der Adressatenliste der Vernehmlassung stehen. Die grundsätzlichen planerischen Überlegungen zum Nationalstrassennetz müssen unseres Erachtens insbesondere bei Projekten in Grenznähe über die Staatsgrenzen hinaus abgestimmt werden, um das Verkehrssystem zweckmässig weiterentwickeln zu können. Mit Ihrem Agglomerationsprogramm bringt die Agglomeration Basel dies (wie im Übrigen auch vom Bund gefordert) deutlich zum Ausdruck.

2. Antworten zum Fragenkatalog

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

2.1 Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ja.

Wir begrüßen es, dass der Bund die gezielte Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes vorantreibt und die Freigabe der entsprechenden Mittel anstrebt. Insbesondere begrüßen wir die Darlegungen zur Langfristperspektive der Nationalstrassen und zu den formulierten Zielsetzungen. Besonders wichtig erscheint uns die Sicherstellung der Unterhaltsfähigkeit respektive der dazu nötigen Netzredundanzen, um die Verfügbarkeit der Nationalstrassen jederzeit zu gewährleisten.

2.2 Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja.

In Kapitel 2.3.4.2 des Erläuternden Berichts gibt der Bundesrat an, dass «Sowohl der geplante Ausbau der Bahninfrastruktur als auch die vorgesehenen Massnahmen in den Agglomerationen ... in die Erarbeitung des STEP Nationalstrassen einbezogen wurden (vergleiche Anhang 7)». In Anhang 7 wird an verschiedenen Stellen festgehalten: «Insgesamt lässt die Umsetzung der vorgesehenen Massnahmen eine Veränderung des Modalsplits und damit eine gewisse Entlastung der Nationalstrassen erwarten. Diese wird aber bei weitem nicht ausreichen, um die Kapazitätsprobleme auf dem Nationalstrassennetz lösen zu können».

Antrag 1. Wie in der Vorlage 2018 wünscht der Regierungsrat, dass der Bund die Problematik der verbesserungsfähigen Auslastung im MIV aktiv angeht und fordert für die nächste Vorlage STEP Strasse eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem Thema. Die Fahrzeugauslastung muss aus Platz-, Umwelt-, Effizienz- und Lärmgründen unbedingt erhöht werden.

Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 für den Betrieb und den Unterhalt sowie für den Ausbau im Sinne von Anpassungen

2.3 Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ja.

Der Regierungsrat begrüsst, dass eine Unterscheidung in Mittel „Ausbau bestehendes Netz“ und Mittel „Ausbau NEB-Strecken“ nur noch innerhalb einer Tabelle erwähnt wird, die Mittel jedoch nach einheitlichen Kriterien zugeteilt werden.

Ebenfalls begrüsst der Regierungsrat ausdrücklich, dass das UVEK bei beschränkten finanziellen Mitteln dem Betrieb und Unterhalt stets Priorität vor dem Neubau einräumen will.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

2.4 Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Ja.

Wir begrüssen sehr, dass der Bundesrat die folgenden beiden Beschlüsse gefasst hat:

- Aufnahme des Projektes Rheintunnel Basel in den Ausbauschnitt 2023
- Aufnahme der Weiterentwicklung des Projektes Hagnau – Augst in den ersten Realisierungshorizont (2030)

Gemäss den Darlegungen im Erläuterungsbericht fallen punktuelle kapazitätssteigernde Massnahmen wie Ausbauten von Anschlussknoten weiterhin nicht in den Zahlungsrahmen für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen, weil sie kapazitätssteigernd sind. Sie werden jedoch künftig an Bedeutung gewinnen. Für solche Massnahmen müssen Mittel verfügbar sein, ohne einen Vorlauf von ca. vier Jahren zum nächsten Ausbauschnitt abzuwarten.

Antrag 2: Für punktuelle kapazitätssteigernde Vorhaben (Grössenordnung in der Regel etwa einstellige Millionenbeträge) soll ein summarischer Finanzierungsposten aufgenommen werden.

Wir begrüssen es des Weiteren sehr, dass der Bund den Problemdruck auf der Achse Delémont – Basel anerkennt und wie dies von unseren Nachbarkantonen Basel-Landschaft und Jura beantragt wurde, bereit ist, mittels der Korridorstudie Lösungen zu erarbeiten, bei der unseres Erachtens zwingend auch die raumwirksamen Aspekte wie der Natur- und Landschaftsschutz einzubeziehen sind. Es ist uns ein Anliegen, dass diese Arbeiten zügig vorangetrieben werden, so dass allfällige Massnahmen möglichst zeitnah weiter konkretisiert und umgesetzt werden können. Möglicherweise ergeben sich erste punktuelle Handlungsmöglichkeiten bereits im Rahmen des «Ausbaus im Sinne von Anpassungen». Die Massnahmen sollten dann mit der nächsten Aktualisierungsrunde des STEP in selbiges aufgenommen werden. Gern unterstützen wir die Studie mit unseren Kenntnissen. Es ist uns ein Anliegen, dass eine starke Projektorganisation aufgebaut wird, in die wir uns seitens Basel-Stadt einbringen können.

2.5 Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die im Erläuterungsbericht enthaltenen Simulationen und Prognosen zur Reservenentwicklung NAF enden mit dem Jahre 2027. Es ist deshalb nicht beurteilbar, ob alle Projekte im Realisierungshorizont 2030 wirklich finanzierbar sind.

Weitere Bemerkungen

2.6 Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Der Regierungsrat Basel-Stadt hat keine weiteren Bemerkungen zu dieser Vernehmlassung.

Wir danken nochmals für die Möglichkeit zur Stellungnahme und bitten um wohlwollende Prüfung und Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Kopie an

- Regierungen der Kantone AG, BL, JU und SO
- Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz BPUK
- Geschäftsstelle Agglo Basel