

Stellungnahme

Basel, 26. April 2022 sb

Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024– 2027 sowie Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen

Die Handelskammer beider Basel teilt die Einschätzung des Bundesrates, dass ein Ausbau des Nationalstrassennetzes dringend notwendig ist. Insbesondere die grossen Städte und Agglomerationsräume der Schweiz sind bereits heute von Kapazitätsengpässen im nationalen Hochleistungsstrassennetz betroffen. Dies gilt im Speziellen für den Metropolitanraum Basel, dessen Nationalstrassennetz zu den am stärksten belasteten Abschnitten der Schweiz gehört. Die Handelskammer beider Basel begrüsst es deshalb ausdrücklich, dass der Rheintunnel in den Ausbauschnitt 2023 aufgenommen werden soll. Damit sich der Engpass auf der Osttangente nicht vor die Tore der Stadt verlagert, ist jedoch auch der Achtspurausbau zwischen Hagnau und Augst notwendig. Von hoher Wichtigkeit für die Region ist zudem die Engpassbeseitigung auf der Nationalstrasse 18 zwischen Basel und Delémont. Diese soll deshalb in das strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP Nationalstrassen) aufgenommen werden.

Zusammenfassung der Forderungen

- Die Aufnahme des Rheintunnels in den Ausbauschnitt 2023 wird ausdrücklich begrüsst.
- Der Achtspurausbau Hagnau – Augst ist unter Berücksichtigung der Anliegen der Unternehmen auf dem Areal Schweizerhalle voranzutreiben und die Kapazitätserweiterung ist ebenfalls dem Ausbauschnitt 2023 zuzuordnen. Die funktionale Verbindung zum Rheintunnel ist sicherzustellen.
- Die Handelskammer beider Basel begrüsst den Vorschlag einer Korridorstudie zu den Projekten entlang der N18. Wir fordern jedoch eine rasche Durchführung und einen Abschluss der Studie bis spätestens 2023. Dazu soll umgehend eine effiziente Projektorganisation aufgestellt und eine konkrete Timeline erstellt werden. Das Komitee N18 soll im Rahmen einer Begleitgruppe eng in die Arbeiten einbezogen werden.
- Zusätzlich fordert die Handelskammer beider Basel die Aufnahme der N18-Engpässe ins STEP und die verbindliche Zuweisung der einzelnen Projekte zu den Realisierungshorizonten 2030 bzw. 2040.
- Es soll angestrebt werden, dass die N18-Engpässe in den STEP-Ausbau 2027 aufgenommen und damit finanziert werden.

Handelskammer beider Basel

St. Jakobs-Strasse 25
Postfach
CH-4010 Basel

T +41 61 270 60 60
F +41 61 270 60 05

www.hkbb.ch

Ausgangslage

Die Nationalstrassen sind über weite Teile bereits heute sehr stark ausgelastet. 2019 wurden gemäss Bundesrat insgesamt 30'230 Staustunden erfasst. Für 88 Prozent davon sind Verkehrsüberlastungen, d.h. Kapazitätsengpässe verantwortlich. Bis auf das Jahr 2020, das Corona-bedingt auch für die Nationalstrassen eine besondere Situation darstellte, hat die Überlastung der Nationalstrassen in den vergangenen Jahren kontinuierlich zugenommen, und sie ist deutlich schneller angewachsen als die Verkehrsentwicklung. Dieser Trend dürfte sich fortsetzen. Auf dem Nationalstrassennetz werden im Jahr 2040 gemäss dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) ohne Gegenmassnahmen rund 453 Kilometer regelmässig überlastet sein. Um die Erreichbarkeit sowie die Funktionalität des Strassennetzes sicherzustellen, möchte der Bundesrat dieses unterhalten und ausbauen. Dies wird von der Handelskammer beider Basel ausdrücklich begrüsst.

In der Vorlage beantragt der Bundesrat dem Parlament deshalb für den Betrieb, den Unterhalt und den Ausbau der Nationalstrassen im Sinne von Anpassungen für die Jahre 2024–2027 einen Zahlungsrahmen in der Höhe von 8,433 Milliarden Franken. Für den Ausbau der Kapazitäten beantragt der Bundesrat den eidgenössischen Räten, den Ausbauschnitt 2023 sowie den damit verbundenen Verpflichtungskredit von 4,354 Milliarden Franken zu beschliessen. Das dazugehörige strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP Nationalstrassen) stellt sicher, dass die eidgenössischen Räte periodisch über Erweiterungen der Kapazitäten auf dem Nationalstrassennetz befinden können. Auf Basis dessen werden sämtliche Erweiterungsprojekte zu einem Programm zusammengefasst und priorisiert.

Auch das Verkehrssystem der Nordwestschweiz stösst zunehmend an seine Grenzen. Aufgrund ihrer grenznahen Lage verfügt die Region Basel als Gateway neben einem Life Sciences Cluster von internationalem Rang auch über einen florierenden Logistikcluster. Hightech, Medtech und Uhrenindustrie prägen die Wirtschaft entlang der Achse Basel-Delémont. Die hervorragenden Wachstumsperspektiven der Region werden auch auf der Strasse zu Mehrverkehr führen. Fehlende Netzredundanzen verschärfen die schwierige Situation und sorgen zusätzlich für Behinderungen bei Instandsetzungsarbeiten. Der mangelnde Ausbau der Strassenkapazitäten in der Vergangenheit bedroht die Erreichbarkeit des zweitgrössten Wirtschaftsraums der Schweiz bereits heute. In der Nordwestschweiz muss aus diesem Grund dringend in ein leistungsfähiges Hochleistungsstrassennetz investiert werden. Für die notwendigen Kapazitätserweiterungen in der Region Basel ist das STEP Nationalstrassen mit dem Ausbauschnitt 2023 von grosser Bedeutung.

Der Rheintunnel – ein zentrales Projekt zur Entlastung der Basler Osttangente

Das Projekt Rheintunnel, welches bereits im November 2020 vom Bundesrat genehmigt wurde, soll in den Ausbauschnitt 2023 aufgenommen und damit definitiv beschlossen werden. Es wird im Bericht dem Realisierungshorizont 2030 zugeordnet. Dies wird von der Handelskammer beider Basel ausdrücklich begrüsst, da mit dem Projekt bestehende Engpässe im Kern der Agglomeration Basel behoben werden und der Rheintunnel die Osttangente zwischen Wiese und Hagnau nachhaltig vom Durchgangsverkehr entlasten wird. Die Kapazitätserweiterung wird erwartungsgemäss zu einer Verlagerung des Strassenverkehrs auf das sicherere Nationalstrassennetz führen, wodurch sich die Anzahl der Unfälle vermindert. Diese Verlagerung wird zu einer Aufwertung der betroffenen Siedlungsgebiete führen und den Agglomerationskern weiter stärken. Insbesondere wird der Rheintunnel zu einer Verminderung der Luftschadstoffemissionen sowie einer Reduktion der Lärmbelastung beitragen.

- Die Aufnahme des Rheintunnels in den Ausbauschnitt 2023 wird ausdrücklich begrüsst.

Der Achtspurausbau – notwendig, um das Potenzial des Rheintunnels zu verwirklichen

Damit sich der Engpass auf der Osttangente nicht vor die Tore der Stadt verlagert, ist auch der Achtspurausbau zwischen Hagnau und Augst notwendig. Es ist deshalb wichtig, dass der Achtspurausbau im vorliegenden Vernehmlassungsentwurf ebenfalls dem Realisierungshorizont 2030 zugeordnet wurde. Der Bundesrat hat also die Notwendigkeit zum Ausbau und zur funktionalen Verbindung zum Rheintunnel erkannt. Eine Aufnahme in den Ausbauschnitt 2023 würde dem Projekt jedoch eine zusätzliche Verbindlichkeit verleihen und wäre deshalb begrüssenswert.

Beim Ausbau gilt es jedoch auf die Bedürfnisse der Unternehmen auf dem angrenzenden Areal der Schweizerhalle Rücksicht zu nehmen. Je nach Linienführung würde die Nutzung der benachbarten Wirtschaftsflächen, insbesondere bezüglich Störfallpotenzial, eingeschränkt. Da es sich dabei für die Produktion im Kanton Basel-Landschaft um ein Schlüsselareal mit weitreichenden Nutzungsmöglichkeiten handelt, würde eine Einschränkung die ansässigen Unternehmen vor grosse Schwierigkeiten stellen. Die Bedürfnisse der Unternehmen müssen deshalb in die Projektierung entsprechend einfließen.

- Der Achtspurausbau Hagnau – Augst ist unter Berücksichtigung der Anliegen der Unternehmen auf dem Areal Schweizerhalle voranzutreiben und die Kapazitätserweiterung ist ebenfalls dem Ausbauschnitt 2023 zuzuordnen. Die funktionale Verbindung zum Rheintunnel ist sicherzustellen.

Nationalstrasse 18 – eine Verbindungsachse von nationaler Bedeutung und hohem Problemdruck

Die N18 verbindet als Teil des nationalen Strassennetzes den Grossraum Basel mit dem Arc lémanique und schliesst das prosperierende Laufental sowie den Kantonshauptort Delémont ans Hochleistungsstrassennetz an. Sie ermöglicht somit auch die Zusammenarbeit im Regionalen Innovationssystem (RIS) Basel-Jura – also den regionalen Austausch zwischen Unternehmen, Bildungs- und Forschungseinrichtungen sowie der öffentlichen Hand zur Verbesserung der Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit in der Region.

Jedoch nimmt die Verkehrsbelastung auf der N18 konstant zu. So ist beispielsweise der Durchgangsverkehr am Angenstein in den letzten Jahren markant angestiegen (+ 306 Prozent seit 1980). Dies führte dazu, dass die N18 im Jahr 2020 die zweitgrösste Staudichte aller Nationalstrassen aufwies. Das starke regionale Bevölkerungswachstum zählt dabei zu den Haupttreibern dieser Entwicklung. So ist die Bevölkerung im Baselbieter Laufental seit 1981 um 46 Prozent gewachsen. Eine Kehrtwende dieser Entwicklung ist nicht zu erwarten. Dies zeigen auch die verschiedenen Entwicklungskonzepte der Gemeinden.¹ Die Stauproblematik am Knoten Angenstein, wo Transit- und Lokalverkehr zusammenstossen, sowie die Lärm- und

¹ Verkehrserhebung Basel-Landschaft (mehrere Jahre)

ASTRA (2021): Statistik Verkehrsentwicklung und Verkehrsfluss 2020

Bundesamt für Statistik (1981-2010 Statistik des jährlichen Bevölkerungsstandes (ESPOP), ab 2011 Statistik der Bevölkerung und der Haushalte (STATPOP))

Wüest & Partner AG; Bundesamt für Statistik (2035 Bevölkerungsperspektive Kanton Solothurn)

Raumplanung Holzemer GmbH, ecoptima AG, Rudolf Keller & Partner Verkehringenieure AG (2015), Zukunftsbild Region Laufental/ Thierstein. (2035 Bevölkerungsperspektive Laufental)

Sicherheitsprobleme bei den Ortsdurchfahrten in Laufen und Zwingen werden sich also weiter akzentuieren.

Leider führt die grosse Belastung der Nationalstrasse 18 nicht nur zu mehr Staustunden, sondern geht auch mit einer verminderten Verkehrssicherheit einher. In den Jahren von 2016 bis 2020 kam es am Angenstein zu insgesamt 24 Autounfällen, wobei 11 Menschen verletzt wurden.² Auch für den Langsamverkehr, der ein wichtiges und nicht zu vernachlässigendes Element entlang der N18 darstellt, existiert aufgrund der Strassenkonfiguration und der hohen Verkehrsbelastung ein erhebliches Sicherheitsdefizit. Weiter gilt es auch die Herausforderungen auf dem jurassischen Streckenabschnitt zu lösen. Die Streckenführung durch das Zentrum von Delémont ist städtebaulich ungünstig. Mit der geforderten Verlegung der N18 soll daher neues Entwicklungspotenzial ermöglicht werden. Dies bei einer gleichzeitigen Optimierung der Strassenverkehrssicherheit und einer Reduktion der Lärmbelastung für die Stadtbewohner.

Ein Ausbau der N18 wäre auch vor dem Hintergrund der Schaffung einer leistungsfähigen Redundanz im nationalen Schnellstrassennetz von hoher Bedeutung. So kann die N18 bei Überlastungen oder Verkehrsunfällen auf der A2 zur Entlastungs- oder Ersatzroute zwischen der Westschweiz und dem Raum Basel dienen. Ansätze zur Behebung der Engpässe, beispielsweise in Form des Muggenbergtunnels und einer Umfahrungsstrasse für Laufen und Zwingen existieren seit vielen Jahren, wurden jedoch bis heute nicht realisiert.

Unsere Forderungen: Korridorstudie, Aufnahme ins STEP und Zuweisung zu einem Realisierungshorizont

Anfang des Jahres 2020 ist die bisherige Hauptstrasse 18 als NEB-Strecke in die Verantwortung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) übergegangen. Die Kantone Jura und Basel-Landschaft haben dem Bund im Zuge dessen drei kantonale Vorhaben überreicht: Die Umfahrung Delémont (JU), die Umfahrung Laufen – Zwingen (BL) sowie den Muggenbergtunnel (BL) mit dem Knoten Angenstein.

Mit dem nun aufgelegten STEP Nationalstrassen bestünde die Chance, die beschriebenen Probleme auf der N18 anzugehen und die Projekte umzusetzen. Die Vorlage verzichtet jedoch darauf, die Projekte entlang der N18 ins STEP Nationalstrassen aufzunehmen. Der Bund will stattdessen eine Korridorstudie durchführen, um den «Fächer für die Ansätze zur Lösung der bestehenden Probleme noch einmal umfassend aus gesamtverkehrlicher Optik zu öffnen».

Die Durchführung einer Korridorstudie wird begrüsst

Die Handelskammer begrüsst grundsätzlich die Durchführung einer Korridorstudie. So können die Projekte, welche einen unterschiedlichen Planungsstand aufweisen, gesamtheitlich betrachtet und untereinander abgestimmt werden. Auch eine umfassende Abstimmung nach raumplanerischen und siedlungspolitischen Gesichtspunkten unter Einbezug der Kantone, der Gemeinden, der Bevölkerung und der Wirtschaftsverbände sowie eine Beurteilung der Berücksichtigung der übergeordneten Strategien und Konzepte sind als sinnvoll zu erachten.

Da der Problemdruck hoch ist und das ungenutzte Verstreichen der Zeit volkswirtschaftliche Kosten verursacht, fordert die Handelskammer beider Basel eine rasche Durchführung der Korridorstudie. Dank des Umstandes, dass bei einigen Projekten bereits umfangreiche Studien vorhanden sind und verschiedenste Varianten geprüft wurden, muss diese Arbeit nicht mehr von

² ASTRA/Kantone 2021

Grund auf begonnen werden. Das ASTRA kann dabei auf die Unterstützung verschiedener Akteure wie etwa der Kantone, des Komitee N18 sowie der Handelskammer beider Basel und des Aggloprogramms Basel zählen. Diese sollen vom ASTRA eng in die Arbeiten miteinbezogen werden – beispielsweise im Rahmen einer Begleitgruppe. Für die Durchführung der Korridorstudie soll eine effiziente und handlungsfähige Projektorganisation aufgestellt werden, die den Umfang und Inhalt der Studie beschliesst und rasch eine konkrete Timeline erstellt. Die Arbeiten dazu sollen unverzüglich in Angriff genommen werden und bis spätestens 2023 abgeschlossen werden. Inhaltlich soll in den Analysen der Korridorstudie ebenfalls der Langsamverkehr, der wie oben beschrieben erhebliche Sicherheitsdefizite aufweist, mitberücksichtigt werden.

- Die Handelskammer beider Basel begrüsst den Vorschlag einer Korridorstudie zu den Projekten entlang der N18. Wir fordern jedoch eine rasche Durchführung und einen Abschluss der Studie bis spätestens 2023. Dazu soll umgehend eine effiziente Projektorganisation aufgestellt und eine konkrete Timeline erstellt werden. Das Komitee N18 soll im Rahmen einer Begleitgruppe eng in die Arbeiten einbezogen werden.

Aufnahme ins STEP und Zuweisung zu einem konkreten Realisierungshorizont

Neben der Durchführung einer Korridorstudie fordert die Handelskammer auch die Aufnahme der N18-Engpässe ins strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen und die Zuweisung der einzelnen Projekte zum Realisierungshorizont 2030 beziehungsweise 2040. Es soll zudem abhängig von den Resultaten der Korridorstudie das Ziel sein, dass Projekte in den Ausbauschnitt 2027 aufgenommen und damit finanziert werden. Unsere Forderungen basieren unter anderem auf den folgenden Argumenten:

Es besteht ein **klarer politischer Wille** in der Region zum Ausbau dieser Verkehrsachse. Dies zeigt sich aufgrund der Mehrheiten für verschiedene politische Vorstösse zu diesem Thema. Beispiele sind etwa das Postulat Blatter (Landrat BL; 2019/244) oder der Anzug Haller (Grosser Rat BS; 18.5358). Eine klare Willensäusserung bedeutet auch die Annahme der formulierten Gesetzesinitiative «zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes» (60.04 Prozent Ja-Stimmen) im September 2020.

Das ASTRA bestreitet den Handlungsbedarf auf der N18 indes nicht. Mit dem vorgeschlagenen Vorgehen steht das Projekt jedoch wieder auf Feld 1. Vor dem Hintergrund der gravierenden Probleme ist es inkonsequent, **keine konkretere Perspektive** aufzuzeigen. Eine solche wäre für die betroffene Bevölkerung entscheidend.

Die Projekte entlang der N18 **erfüllen viele vom ASTRA vorgegebenen Auswahlkriterien**. So würde ein Ausbau der N18 wie oben ausgeführt zur Schaffung nötiger Netzredundanzen, der Behebung gravierender Engpässe und von schwerwiegenden Verträglichkeitsproblemen, der Ermöglichung städtebaulicher Aufwertungen sowie der Berücksichtigung der Bedürfnisse des nationalen Verkehrs beitragen. Wir betonen insbesondere auch den einzigartigen Charakter der N18, die **vier Kantone** und **zwei Sprachregionen** miteinander verbindet und dadurch einen wichtigen Beitrag für die **nationale Kohäsion** und die Verbindung der Sprachgemeinschaften in der Schweiz leistet. Zusätzlich konkurrenziert ein allfälliger Strassenausbau keineswegs eine Kapazitätserweiterung des öffentlichen Verkehrs, welche mit dem Doppelspurausbau im Laufental für den Halbstundentakt auf der Linie Biel–Delémont–Basel bereits geplant ist. Die genannten Aspekte scheinen **in der Beurteilung nicht ausreichend berücksichtigt** zu werden. Gerade die Kategorisierung als Projekt mittleren Problemdrucks sollte – in erster Linie angesichts des

zweithöchsten Stauaufkommens der Schweiz – in Frage gestellt werden. Die oben ausgeführten **gravierenden Sicherheitsdefizite** entlang der N18 verleihen einem raschen Ausbau zudem eine besondere Dringlichkeit.

Gleichzeitig wirft die **Priorisierung** der NEB-Projekte teils Fragen auf. So ist es etwa nicht ersichtlich, wieso andere Projekte mit «mittlerem Problemdruck» oder offener Linienführung ins STEP aufgenommen werden, nicht aber die N18.

- Die Handelskammer beider Basel fordert die Aufnahme der N18-Engpässe STEP und die verbindliche Zuweisung der einzelnen Projekte zu den Realisierungshorizonten 2030 bzw. 2040.
- Es soll angestrebt werden, dass die N18-Engpässe in den STEP-Ausbauschnitt 2027 aufgenommen und damit finanziert werden.

Fazit

Die Erreichbarkeit des Standorts stellt im nationalen und internationalen Wettbewerb einen in seiner Bedeutung zunehmenden Faktor dar. Insbesondere für die städtischen und suburbanen Gebiete ist ein leistungsfähiges Nationalstrassennetz von herausragender Bedeutung. Die Handelskammer teilt daher die Auffassung des Bundesrates, dass ein Ausbau des Nationalstrassennetzes dringend angezeigt ist, und unterstützt die Vorlage in ihren Grundzügen ausdrücklich. Wir verlangen jedoch die Aufnahme des Achtspurausbau Hagnau – Augst in den Ausbauschnitt 2023 sowie verbindlichere Signale für die Projekte entlang der N18.