

**THEMENDOSSIER
ZIELBILD
HOCHLEISTUNGS-
STRASSENNETZ**



Herausgeber

Handelskammer beider Basel

Layout

Brenneisen Theiss Communications, Basel

Druck

buysite AG, Basel

Handelskammer beider Basel

St. Jakobs-Strasse 25

Postfach

CH-4010 Basel

T +41 61 270 60 60

F +41 61 270 60 05

info@hkbb.ch

www.hkbb.ch

März 2018

INHALTSVERZEICHNIS

04 **Vorwort**

05 **Zusammenfassung**

07 **Ausgangslage**

11 **Infrastruktur**

11 Übersicht über die
Infrastrukturprojekte

16 Infrastrukturprogramm
mit Ausbausritten

19 Wirtschaftliche Relevanz

22 **Finanzierung**

25 Finanzierungssituation
Strassenverkehrsinfrastruktur
im Kanton Basel-Landschaft

28 Mögliche Finanzierungs-
instrumente für den
Kanton Basel-Landschaft

30 **Fazit**

VORWORT

Die Metropolitanregion Basel steht vor grossen infrastrukturellen Herausforderungen. Zunehmenden Mobilitätsbedürfnissen und -erfordernissen haben Bund und Kantone in der Vergangenheit nicht mit einem ausreichenden Ausbau der Infrastruktur begegnet. So kommt es bereits heute regelmässig zu einer Aus- und Überreizung vorhandener Kapazitäten. Die sehr guten Wachstumsperspektiven der Region Basel lassen trotz ergriffener Verkehrsmanagementmassnahmen einen weiteren Anstieg des Verkehrs vermuten. Dies gilt insbesondere auch für den Strassenverkehr.

Aus Sicht der Handelskammer beider Basel gilt es künftig zwei zentrale Punkte zu berücksichtigen, um die Funktionalität des Strassennetzes zu verbessern und die Erreichbarkeit langfristig zu sichern. Einerseits müssen die Kantone ein verbindliches Infrastrukturprogramm erarbeiten, in dem sämtliche Massnahmen für das Hochleistungsstrassennetz auf Kantons- und Bundesebene definiert werden, andererseits müssen sie ein langfristig angelegtes Finanzierungskonzept erstellen.

Die Handelskammer setzt sich neben dem Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes auch für eine bessere Integration der verschiedenen Verkehrsträger ein. Damit soll eine optimale Wirkung auf den Verkehrsfluss erzielt werden. Um die Kapazitäten nachhaltig zu sichern, müssen bei der Planung und Realisierung neuer Infrastrukturen zudem auch Innovationen im Mobilitätsbereich berücksichtigt werden, wie etwa E-Mobilität oder autonomes Fahren.

ZUSAMMENFASSUNG

Autobahnen und Hauptstrassen – das übergeordnete Strassennetz – kommen in der Region Basel bereits heute immer wieder an ihre Kapazitätsgrenzen. Die Folgen reichen von Staus auf dem umliegenden lokalen Strassennetz bis zum Verkehrskollaps etwa infolge von Unfällen. Die Gründe hierfür liegen in einem unzureichenden Ausbau der Strasseninfrastruktur bei steigenden Mobilitätsbedürfnissen.

Damit die trinationale Metropolitanregion Basel weiterhin gut zu erreichen ist und die Funktionalität des Verkehrssystems erhalten und weiter ausgebaut werden kann, bedarf es umfangreicher Investitionen in das übergeordnete Strassennetz.

Anders als andere Kantone verfügt Baselland über keine Fondslösung oder Spezialfinanzierung, um die Aufgaben im Bereich Strasseninfrastruktur zu erfüllen. Neu- und Ausbauten von Verkehrsinfrastrukturen werden über Realisierungskredite finanziert. Die einmalig erstellte

Strassenrechnung weist einen Einnahmenüberschuss von rund 25 Millionen Franken auf. Dies allein nutzt der Finanzierung von Strassenverkehrsinfrastruktur jedoch nicht, wenn das Geld für andere Projekte verwendet werden kann. Damit der Überschuss Wirkung zeigt, müssen die Einnahmen zweckgebunden sein.

Die Verkehrskommission der Handelskammer beider Basel fordert deshalb, dass ein Zielbild des übergeordneten Strassennetzes definiert sowie ein verbindliches Strasseninfrastrukturprogramm aufgestellt wird. Massnahmen in Kompetenz des Bundes müssen vom Kanton eingefordert werden. Zur Finanzierung sollen Rahmenkredite bewilligt oder ein Fonds geüfnet werden, dessen Mittel langfristig zum Bau und Unterhalt der Infrastruktur zur Verfügung stehen. Hierbei gilt es, Steuern und Abgaben verstärkt zweckgebunden für den Infrastrukturunterhalt und -ausbau zu berücksichtigen.



AUSGANGSLAGE

Mit ihrer Lage im Dreiländereck hat die trinationale Agglomeration Basel ideale Wachstumsperspektiven. Neben zahlreichen Chancen ergeben sich hieraus auch Herausforderungen, insbesondere im Bereich Verkehr.

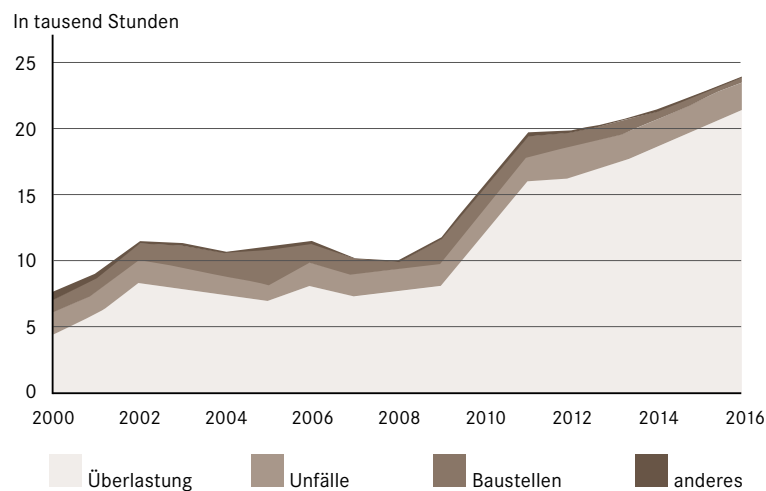
Damit die Funktionalität des Verkehrssystems in Zukunft gewährleistet ist und die Erreichbarkeit der Metropolitanregion Basel optimiert werden kann, hat die Handelskammer beider Basel zwei unabhängige Studien zur regionalen Verkehrsinfrastruktur und ihrer Finanzierung erarbeitet. Hierbei wurden insgesamt 15 Projekte identifiziert und detailliert erläutert. Damit diese effizient finanziert werden können, zeigen die Studien zudem Finanzierungsformen für Strasseninfrastrukturen

im Kanton Basel-Landschaft auf. Die Verkehrskommission der Handelskammer beider Basel sieht aufgrund der Studienergebnisse Handlungsbedarf und leitet Massnahmen für die Entwicklung des übergeordneten Strassennetzes ab.

Strasseninfrastruktur und Mobilitätsbedürfnisse

Die Verkehrsinfrastruktur der Region Basel kommt bereits heute immer wieder an ihre Kapazitätsgrenzen. Besonders deutlich zeigt sich dies im Strassenverkehr. Die Folgen reichen von regelmässigen Staus nicht nur, aber insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten bis zum Verkehrskollaps etwa infolge von Unfällen. *Abbildung 1* zeigt den Anstieg der gesamtschweizerischen Staustun-

Abbildung 1: Staubeilastung auf den Nationalstrassen



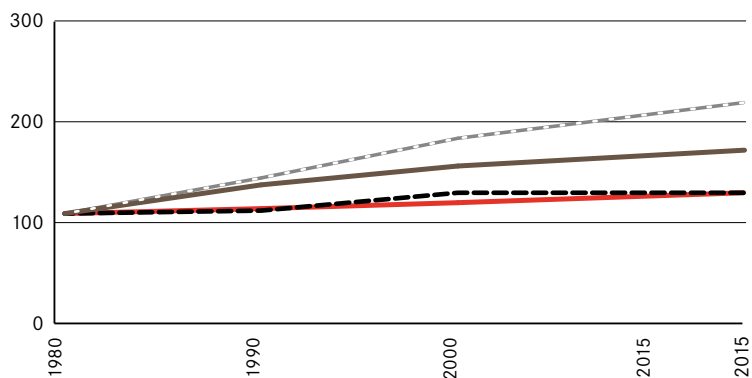
Quelle: ASTRA - Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen © BFS 2017

den auf dem Nationalstrassennetz ab dem Jahr 2000. Mit heute über 24'000 Staustunden haben sich diese in den vergangenen zwei Jahrzehnten mehr als verdreifacht. Wichtigster Grund für Stau ist zu jeder Zeit eine Überlastung der Infrastruktur. Heute sind neun von zehn Staustunden darauf zurückzuführen.

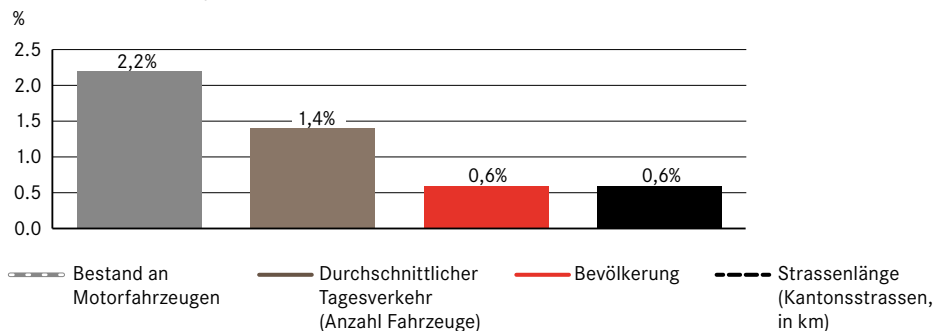
Stau gibt es also, weil die Strasseninfrastruktur, insbesondere des sogenannten Hochleistungsstrassennetzes, unzureichend ausgebaut ist: Während steigende Mobilitätsanforderungen und -bedürfnisse den Autoverkehr gleichermassen haben deutlich ansteigen lassen, blieben infrastrukturelle Anpassungen der Autobahnen weit hinter den nötigen Anforderungen zurück.

Abbildung 2: Entwicklung des durchschnittlichen Tagesverkehrs, des Bestandes an Motorfahrzeugen, der Bevölkerung und der Kantonsstrassenlänge (in km) im Kanton Basel-Landschaft zwischen 1980 und 2015

Indexierte Entwicklung, 1980 = 100



Durchschnittliches jährliches Wachstum (1980–2015)



Quelle: eigene Berechnungen auf Basis von Daten des Statistischen Amtes des Kantons Basel-Landschaft und STATPOP.

Besonders deutlich wird dies im Kanton Basel-Landschaft, wo der durchschnittliche Tagesverkehr und der Bestand an Motorfahrzeugen in den letzten 35 Jahren stark zugenommen haben (vgl. *Abbildung 2*). Das Verkehrsaufkommen ist seit 1980 jährlich um 1,4 Prozent angestiegen. 2015 überstieg das Verkehrsaufkommen dasjenige von 1980 um 65 Prozent, während sich der Bestand an Motorfahrzeugen im gleichen Zeitraum mehr als verdoppelt hat. Zwar hat in diesem Zeitraum auch die Wohnbevölkerung zugenommen. Das Wachstum fiel jedoch mit einem Plus von 22 Prozent deutlich geringer aus. Folglich haben das Verkehrsaufkommen und der Motorfahrzeugbestand nicht nur absolut, sondern auch pro Kopf betrachtet zugenommen. Die Kantonsstrassenlänge in Kilometern ist im Kanton Basel-Landschaft hingegen, analog zur Bevölkerung, mit einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 0,6 Prozent seit 1980 lediglich um 21 Prozent angewachsen.

Bis 2030 wird das Mobilitätsbedürfnis infolge von Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum weiter zunehmen. Es ist davon auszugehen, dass der motorisierte Individualverkehr in der Agglomeration Basel bis zu 11 Prozent zunehmen wird.¹

Ein Aus- und Neubau des übergeordneten Strassennetzes, der sich an der tatsächlichen Nachfrage orientiert, ist somit überfällig. Bei der Planung sind dabei der Integration anderer Verkehrsträger (Multimodalität) sowie einem modernen Mobilitätsmanagement Rechnung zu tragen. Nachhaltige Planung neuer Strasseninfrastruktur heisst zudem, Zukunftstechnologien wie E-Mobilität und autonomes Fahren zu berücksichtigen, um langfristig einen optimalen Nutzen zu realisieren.

Finanzierung des Aus- und Neubaus

Die Ausgangslage zur Finanzierung der Strassenverkehrsinfrastruktur im Kanton Basel-Landschaft ist unsicher. Eine Studie der Fachhochschule Nordwestschweiz geht künftig von einem grossen Defizit in der Strassenrechnung aus. Fakt ist, dass in den vergangenen Jahren die Finanzierung für Infrastrukturvorhaben nicht sichergestellt war. Es existiert zwar ein Investitionsplan über vier Jahre, der einzelne Projekte und deren Finanzierung skizziert, dieser ist jedoch zu unverbindlich und jedes einzelne Projekt muss noch vom Landrat bewilligt werden. Dies führt zu langen, ineffizienten Wegen.

¹ Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation.

Die Handelskammer beider Basel schlägt Wege vor, die die Finanzierung für Strassenverkehrsinfrastrukturprojekte schneller und verbindlicher macht. Gemäss einer unabhängigen Studie, in der die Finanzierungsmöglichkeiten für die Strassenverkehrsinfrastruktur analysiert wurden, gibt es grundsätzlich drei verschiedene Möglichkeiten, um auf potenzielle Herausforderungen in der Strasseninfrastrukturfinanzierung zu reagieren:

- Ausreichend Finanzmittel über **Zweckbindungen** zugunsten der Strasseninfrastrukturfinanzierung zulasten anderer Staatsausgaben sichern

- **Mehreinnahmen** primär aus dem Strassenverkehrsbereich generieren
- **Strasseninfrastrukturausgaben und -kosten senken**, beispielsweise durch ein stärkeres Priorisieren der Vorhaben (Verzicht und/oder zeitliches Verschieben von Vorhaben) und/oder die Senkung von Ausbau- und Unterhaltsstandards

Die Studie fokussierte auf die ersten beiden Punkte der Einnahmenseite (Verteilung von Finanzmitteln und Mehreinnahmen) und lässt die Ausgaben beziehungsweise die Priorisierung von Projekten bewusst ausser Acht.



INFRASTRUKTUR

Übersicht über die Infrastrukturprojekte

Mobilitätsbedarf der Zukunft

Als dynamischer Wirtschaftsraum im Zentrum Europas nimmt die trinationale Region Basel eine wichtige Rolle für den Wirtschaftsstandort Schweiz ein. Neben einem weltweit einmaligen Life Sciences-Cluster ist Basel aufgrund seiner geografischen Lage als Gateway ein Logistikstandort von nationaler und internationaler Bedeutung. Wie im Hauptbericht des Agglomerationsprogramms Basel 3. Generation festgehalten, leben rund vier von fünf Personen im bereits heute dicht besiedelten Teil der Agglomeration. Die verbleibenden 21 Prozent wohnen im ländlichen Raum der Region Basel. Bis 2030 rechnet man mit einem jährlichen Bevölkerungswachstum von 0,5 Prozent im trinationalen Raum. Im ländlichen Raum liegt das jährliche Wachstum sogar bei 0,8 Prozent. Je nach Szenario leben dann mit rund 850'000 Menschen bis zu 74'000 zusätzliche Personen gegenüber heute in der Agglomeration Basel. Neben zahlreichen Chancen ergeben sich hieraus auch Herausforderungen für die Metropolregion, insbesondere im Bereich Infrastruktur und Mobilität. So wird sich der Autoverkehr in der Agglomeration Basel je nach Szenario um 7 bis 11 Prozent erhöhen, was einem Total von über 22 Millionen Personenkilometer pro Tag entspricht.

Wer ist für die schweizerische Verkehrsinfrastruktur zuständig?

Zuständigkeit und Kostentragung für Bau, Betrieb und Unterhalt der Strassen sind in der Schweiz klar nach Staatsebenen getrennt. Der Bund trägt die Kosten für Nationalstrassen, also Autobahnen, die Kantone und deren Gemeinden jene für das untergeordnete Strassennetz, konkret die Kantons- und Gemeindestrassen. Eine Ausnahme bildet die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, das aus historischen Gründen weiterhin eine gemeinsame Aufgabe von Kantonen und Bund ist.

Anders als in einigen anderen Kantonen, leisten die Gemeinden im Kanton Basel-Landschaft keine Beiträge an die Kosten für die Kantonsstrassen.

Neuausrichtung des Hochleistungsstrassennetzes

Um die nationale und internationale wirtschaftliche Bedeutung der Metropolitanregion Basel zu erhalten und zu stärken, ist es unabdingbar, ein modernes übergeordnetes Strassennetz zu schaffen. Neben dem Ausbau bestehender Strasseninfrastruktur gilt es, Neubauten dort zu forcieren, wo es bereits heute Engpässe gibt. Grosser Handlungsbedarf besteht am Autobahnkreuz Hagnau, das als einer der meistbefahrenen Autobahnabschnitte der Schweiz fast täglich überlastet ist. Da sich hier ein Grossteil des Pendel- sowie des Güterverkehrs aus und in Richtung Basel-Landschaft sowie Aargau bündelt, besitzt der Ausbau Hagnau hohe Priorität für die Funktionalität des Verkehrssystems der Region Basel. Weiter besteht Handlungsbedarf an den Anschlüssen Aesch - Angenstein sowie dem Anschluss Rheinfelden West. Infolge des zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsaufkommens in den nächsten Jahren ist bei beiden ein Ausbau angezeigt. Nur so ist eine bessere Erreichbarkeit und daher höhere Attraktivität zahlreicher Wirtschaftsgebiete sichergestellt. Als eine der beiden Hauptverkehrsachsen der Schweiz und europäische Nord-Süd-Verbindung ist die Autobahn A2 von herausragender nationaler und internationaler Bedeutung. Zurzeit führen bereits kleine Verkehrsstörungen im Bereich Hagnau in Richtung Augst und der Gegenrichtung zum Verkehrskollaps auf der National- und den umliegenden Kantonsstrassen. Ein Ausbau der sechsspurigen Nationalstrasse auf insgesamt acht Spuren ist

daher zwingend erforderlich. Um den Kapazitätsengpass in der Zwischenzeit zu verringern, sind permanente Pannestreifenumnutzungen zwischen Liestal und Augst in Fahrtrichtung Zürich sowie der Verzweigung Augst und Rheinfelden West in beide Fahrtrichtungen einzurichten. Um die Agglomeration Basel in südlicher sowie südöstlicher Richtung besser zu erschliessen, sind ein Ausbau des Halbanschlusses Aesch Nord zum Vollanschluss sowie ein Umbau und eine Erweiterung der Umfahrung Liestal notwendig. Davon profitieren das Wirtschaftsgebiet Aesch Nord und das Zentrum Liestal.

Blosser Ausbau nicht ausreichend

Da der Aus- und Umbau der bestehenden Infrastruktur nicht ausreichen wird, um den zukünftigen Mobilitätsbedürfnissen gerecht zu werden, braucht es zusätzlich den Neubau von Infrastruktur.

Mit dem Ausbau des Knotens Hagnau kann der Verkehrsfluss entscheidend verflüssigt werden. Damit dieser positive Effekt bestmöglich zum Tragen kommt, bedarf es einer Kapazitätserweiterung zwischen dem Knoten Hagnau und der Nordtangente/Verzweigung Wiese. Der Rheintunnel, dessen Kernstück zwei richtungsgetrennte Tunnelröhren unterhalb des Rheins bilden, soll hier als Bypass realisiert werden. Anschlüsse von und nach Frankreich und Deutschland leisten einen Beitrag zur besseren internationalen Erreichbarkeit der Region Basel.

Als weitere spürbare Entlastung der Autobahnbereiche Schänzli (A18) und Hagnau (A2) ist eine neue Autobahnverbindung zwischen der Autobahn A18 und der Autobahn A2 dringend erforderlich. Dass die bestehenden Verkehrsachsen den anwachsenden Verkehr selbst nach deren Ausbau werden aufnehmen können, scheint unrealistisch. Es ist deshalb dringend notwendig, eine redundante Linienführung zum Tunnel Schänzli zu schaffen. Im Bereich Augst sind zwei Neubauprojekte angedacht. Um das Wirtschaftsgebiet Salina Raurica besser zu erschliessen, muss die Hauptverkehrsstrasse verlegt und neu gestaltet werden. Die neue Trasse beinhaltet neben mehreren Verkehrsknoten, Unterführungen und Kleintierdurchlässen auch Lärmschutzwände. An diese neue Hauptverkehrsstrasse soll in einem weiteren Schritt in östlicher Richtung die Umfahrung Augst anschliessen. Diese ist äusserst wichtig, um den Mehrverkehr infolge der vorgesehenen Entwicklungen in Salina Raurica sowie Kaiseraugst und Pratteln-Mitte zu bewältigen. Die Ortsumfahrung Reinach Süd bindet an die A18 beim Vollanschluss Aesch an und ermöglicht die direkte Anbindung an die Birsigstrasse. Hierdurch ergäben sich neue Optionen für das Wirtschaftsgebiet Kägen.

Ringschluss um Basel

Von herausragender Bedeutung ist der Ringschluss des Hochleistungsstrassennetzes um Basel, der drei Projekte umfasst. Der Zubringer Bachgraben - Nordtangente verbindet die Nordtangente beziehungsweise das städtische Strassennetz im Bereich der Autobahnanschlüsse EuroAirport und Kannenfeld mit dem Wirtschaftsgebiet Bachgraben und dem Ortszentrum Allschwil. Ziel ist es, das Bachgrabengebiet direkt an das Autobahnnetz anzubinden und damit die heutigen Hauptzufahrtsachsen zu entlasten. Eine unterirdische Umfahrung Allschwil (Tunnel Allschwil und Tunnel Binningen) soll die grosse Belastung durch den Durchgangsverkehr vom Elsass nach Basel und ins Leimental verringern. Der Ringschluss erfolgt durch den Gundelitunnel, der als Verbindung zwischen der Autobahn, den südwestlichen Stadtteilen und den Vororten Basels geplant ist. Damit wird nicht nur der Durchgangsverkehr ab Autobahnanschluss Basel-City unterirdisch geführt, sondern auch das Bahnhofsareal besser erschlossen.

Eine geografische Übersicht über das Infrastrukturprogramm gibt *Abbildung 3*. Sie zeigt den geplanten Aus- beziehungsweise Neubau der Strasseninfrastruktur in der Region Basel unterschieden nach Finanzierungsquelle.

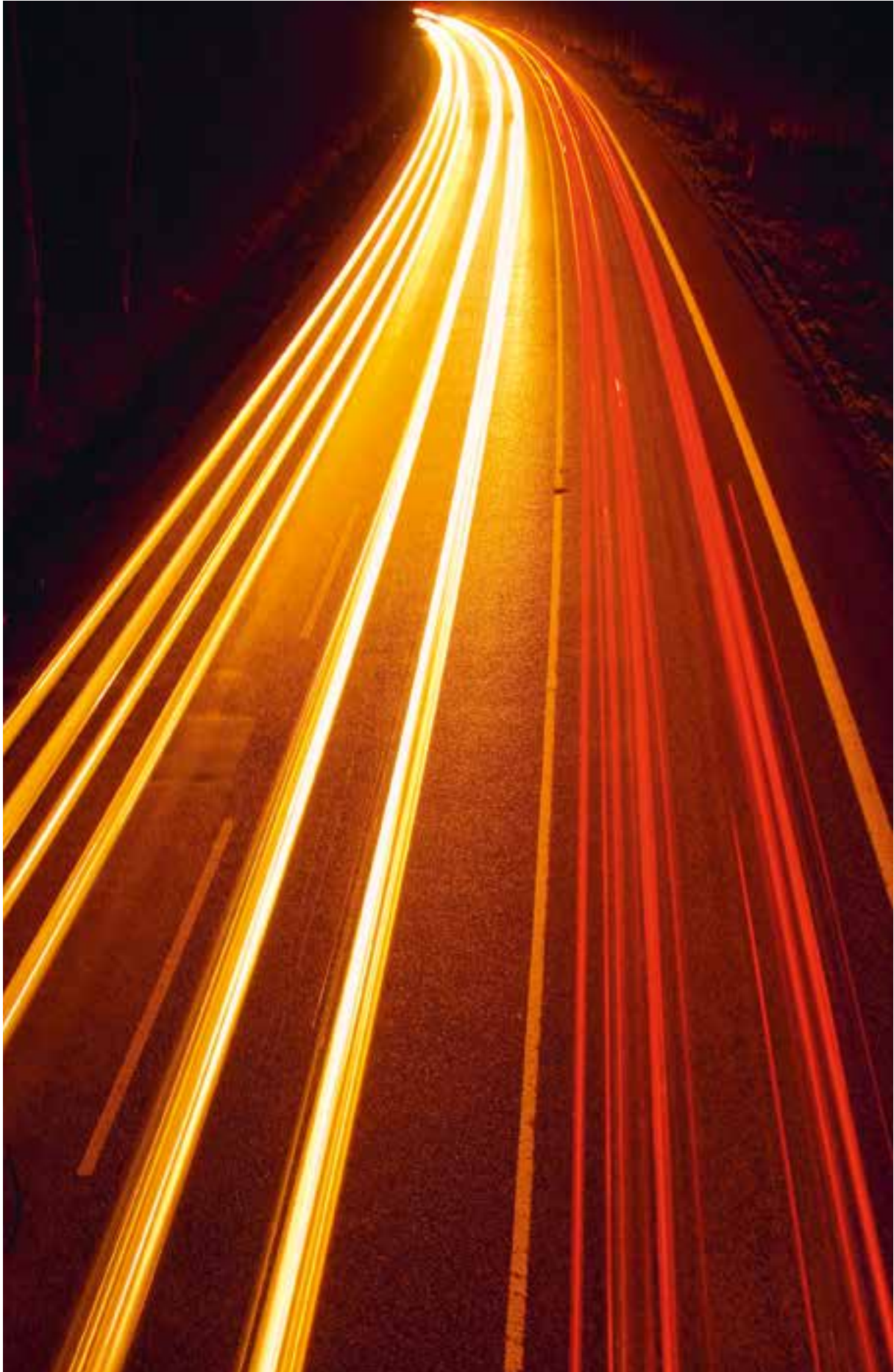
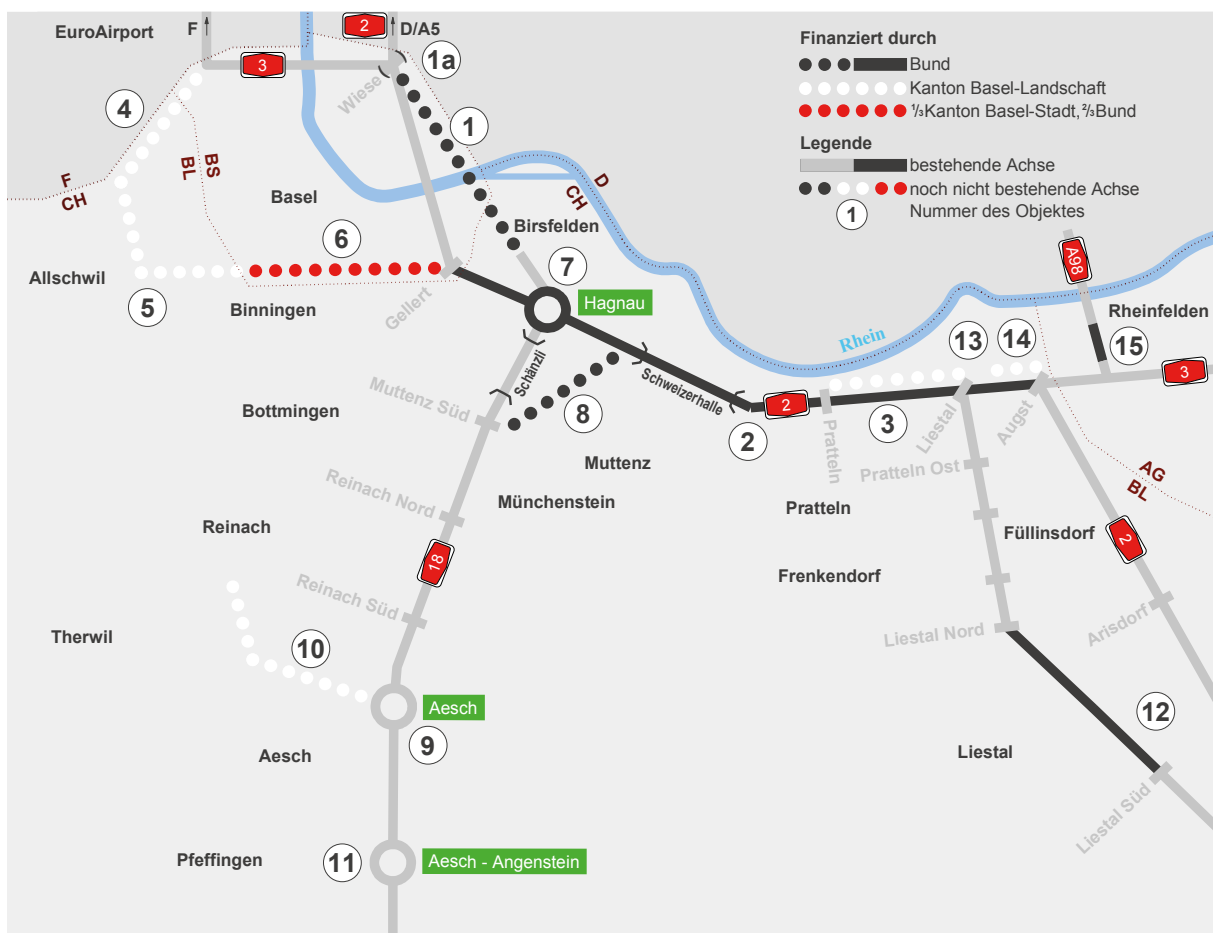


Abbildung 3: Zielbild des Hochleistungsstrassennetzes



1. A3; Rheintunnel Basel (CH - F; 1a: CH - D)
2. A2; Hagnau - Augst, 8-Spurausbau
3. A2/A3; Pannestreifenumnutzung Pratteln - Rheinfelden
4. Zubringer Bachgraben - Nordtangente
5. Umfahrung Allschwil (Tunnel Allschwil, Tunnel Binningen)
6. Gundelitunnel (ABAC)
7. Autobahnkreuz Hagnau (A18 - A3 Rheintunnel - A2)
8. A18/A2; Redundanz Tunnel Schänzli
9. A18; Vollanschluss Aesch
10. Ortsumfahrung Reinach
11. Anschluss Aesch - Angenstein
12. A22; Umfahrung Liestal
13. Salina Raurica, Verlegung Hauptverkehrsstrasse
14. Umfahrung Augst
15. A3; Anschluss Rheinfelden West

Infrastrukturprogramm mit Ausbauschritten

Abbildung 4 veranschaulicht, wie ein Modell eines Infrastrukturprogramms aussehen könnte. Es hat nicht den Anspruch auf Vollständigkeit, sondern soll vermitteln, in welcher Form der Ausbau des übergeordneten Strassennetzes strukturiert vorangetrieben werden kann. Neben den drei Phasen spielen die Ausbauschritte (AS) eine zentrale Rolle. In regelmässigen Abständen beschliesst das Parlament die entsprechenden Ausbauschritte zusammen mit den dazu benötigten finanziellen Mitteln analog zu den Infrastrukturprogrammen

des Bundes. Dies ermöglicht eine effiziente Umsetzung und schafft Sicherheit. Zudem muss das Infrastrukturprogramm mit dem Agglomerationsprogramm Basel abgestimmt werden, über das allenfalls finanzielle Unterstützung in Anspruch genommen werden kann.

Auffallend ist, wie komplex sich das Hochleistungsstrassennetz gestaltet und wie viel Zeit sein Ausbau in Anspruch nimmt. Mit einem Infrastrukturprogramm und definierten Ausbauschritten kann diese Komplexität gebrochen werden.

Phasen und Meilensteine von Infrastrukturprojekten

Das Infrastrukturprogramm beinhaltet mehrere Projekte und gliedert sich in die drei Phasen Planung, Projektierung und Realisierung. Am Ende der Planungsphase ist das Projekt in Ort und Lage definiert. Die anschliessende Projektierungsphase schliesst mit der Erteilung der rechtskräftigen Baubewilligung ab. Die Realisierungsphase startet mit dem Baubeginn und endet mit der Inbetriebnahme des Bauprojekts. Die Phasen müssen nicht zwangsläufig nahtlos ineinander übergehen. Besonders zwischen Baubewilligung und Baubeginn können die Arbeiten zeitweise ruhen.



Tabelle 1: Übersicht über die Infrastrukturprojekte

	Projekt in Ort und Lage definiert	Rechtskr. Baubewilligung	Baubeginn/ Bauzeit	Inbetriebnahme	Zuständigkeit	Finanzierung
Ausbau						
Achsen						
(2)	Hagnau – Augst	2022	2030	2034/ 6 Jahre	2040	Bund
(3)	PUN Pratteln – Rheinfelden	2016	2019	2019/ 1 Jahr	2020	Bund
(9)	Vollanschluss Aesch	2014	2016 ²	2025/ 2 Jahre	2027	BL (Bund ³)
(12)	Umfahrung Liestal	2020	2030	2030/ 8 Jahre	2038	BL (Bund ³)
Knoten						
(7)	Hagnau	2030 ⁴	2040	2040/ 10 Jahre	2050	Bund
(11)	Anschluss Aesch – Angenstein	2020	2025	2025/ 3 Jahre	2028	BL (Bund ³)
(15)	Anschluss Rheinfelden West	2019	2020	2023/ 3 Jahre	2026	Bund
Neubau						
Achsen						
(1)	Rheintunnel	2020	2028	2030/ 10 Jahre	2040	Bund
(8)	Redundanz Tunnel Schänzli	2030 ⁴	2040	2040/ 10 Jahre	2050	Bund
(10)	Ortsumfahrung Reinach	2020	2025	2025/ 3 Jahre	2028	BL
(13)	Salina Raurica, Verlegung Hauptverkehrsstrasse	2016	2018	2020/ 2 Jahre	2022	BL
(14)	Umfahrung Augst	2022	2030	2035/ 5 Jahre	2040	BL
Ringschluss						
(4)	Zubringer Bachgraben – Nordtangente	2019	2023	2024/ 2–6 Jahre ⁵	2026 (2030 ⁵)	BL und BS
(5)	Umfahrung Allschwil	2025 ⁴	2035	2037/ 10 Jahre	2047	BL
(6)	Gundelitunnel	2020	2030	2030/ 5 Jahre	2035	BS und Bund

² Rechtskräftige Baubewilligung liegt vor.

³ Die Zuständigkeiten gehen mit Übergabe der A18 und der A22 an den Bund über.

⁴ Planung noch nicht gestartet.

⁵ Je nach Variante zwei oder sechs Jahre Bauzeit.

Wirtschaftliche Relevanz

Verkehr umgehend verflüssigen

Für die Metropolitanregion Basel mit ihren zahlreichen Regionalzentren in den äusseren Agglomerationsgebieten ist es zentral, dass eine adäquate Vernetzung des Verkehrs sichergestellt ist. Die vorgestellten Projekte zum Ausbau des übergeordneten Strassennetzes sind deshalb von hoher Relevanz für die Wirtschaftsregion Basel. Indem die Kapazitäten erhöht werden, kann nicht nur die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes unmittelbar gesteigert, sondern auch die Stauproblematik entschärft werden. Die zusätzliche Verkehrskapazität reduziert das Ausfallrisiko dank Redundanzen und sorgt für eine zügige und direkte Verkehrsführung.

Für eine wachsende Region Basel ist, im Kontext eines zunehmenden intereuropäischen und globalen Handels, eine bessere Vernetzung mit dem angrenzenden In- und Ausland unabdingbar: Neue beziehungsweise optimierte Verkehrswege können interregionale Handelseffekte nach sich ziehen, wobei neue Austauschbeziehungen zwischen der Region und ihrem Umland entstehen. Der erfolgreiche Logistikcluster Region Basel wird durch die Modernisierung des übergeordneten Strassennetzes nachhaltig gestärkt. Neue Infrastrukturen erschliessen zudem zielgerichtet Wohn- und Arbeitsräume – ein nicht zu unterschätzender raumplanerischer Vorteil im dicht besiedelten Raum Basel.

Hochleistungsstrassen als Wachstumstreiber

Mittel- bis langfristig kommen zu der unmittelbaren Entlastung der Strassen sogenannte Agglomerationseffekte hinzu. Der Ausbau des Autobahnnetzes setzt und verstärkt Wachstumsimpulse in der gesamten Region Basel. Die hinzugewonnene Standortattraktivität bewirkt eine Vergrösserung des lokalen Marktes, indem Wissens-Spillover zwischen Unternehmen und Clusterbildung begünstigt werden. Die dadurch zu erwartende Zunahme von Arbeitsplätzen bewirkt den Zuzug hochqualifizierter Arbeitskräfte sowie entsprechende Einkommenszuwächse. Diese wirken sich über höhere Steuereinnahmen direkt auf das staatliche Budget aus.

Durch die bessere Anbindung des Basler Umlands wird das wirtschaftliche Potenzial der Region besser genutzt. Die Erschliessung grösserer Freiflächen für grosse Bauprojekte nahe dem Stadtzentrum ist insbesondere der Neuansiedlung von Firmen zuträglich. Nicht zuletzt entsteht durch die Schaffung eines modernen übergeordneten Strassennetzes hochwertiger Lebens- und Wohnbereich entlang der heutigen Verkehrsachsen.

Des Weiteren kann man infolge des Infrastrukturausbaus von sogenannten Entwicklungs- und Selbsterzeugungseffekten ausgehen. Ein aktuelles Beispiel, das zunehmend an Bedeutung gewinnt, ist der Ausbau des Glasfasernetzes parallel zu Strassenaus- und -neubauten. Die Verfügbarkeit modernster Telekommunikations- und Datennetze schafft im Zug der voranschreitenden Digitalisierung zusätzliche Anreize für die Ansiedlungen von Unternehmen der Industrie 4.0 oder Forschungsstätten. Für Letztere stellt eine sichere, stabile und moderne Infrastruktur neben der Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften den wichtigsten Standortfaktor dar.

Um die Funktionalität des Strassennetzes im Raum Basel auch in Zukunft zu gewährleisten, müssen die vorgestellten Projekte als unabdingbare Teile eines Ganzen gesehen werden. Ebenso ist auf eine Aufwärtskompatibilität der Ausbaumassnahmen zu achten. Allein so kann man möglichen Engpässen der Zukunft flexibel begegnen. Auch der Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern (Multimodalität) sowie Mobilitätstrends der Gegenwart und Zukunft, namentlich der E-Mobilität und dem autonomen Fahren, ist Rechnung zu tragen. Nur damit erreicht man, dass Nadelöhre auf den Strassen der Region Basel vermieden und nicht nur verschoben und die Kapazität auf der Strasse nachhaltig gesichert werden.



FINANZIERUNG

Wie eingangs erwähnt, präsentiert sich die Finanzierung der Strassenverkehrsinfrastruktur als unsicher, langsam und zu unverbindlich.

Der Kanton Basel-Landschaft verfügt, anders als andere Kantone und der Bund, weder über eine Fondslösung noch eine Spezialfinanzierung, um seine Aufgaben im Bereich der Strasseninfrastruktur zu erfüllen. Einzig für die Errichtung der Hochleistungsstrasse H2 Pratteln - Liestal wurde ein zeitlich auf die Projektdauer begrenzter Fonds eingerichtet. Die Ausgaben im Strassenverkehr werden im Kanton Basel-Landschaft über folgende Instrumente finanziert:

- Für die Finanzierung des Betriebs, Unterhalts und Werterhalts der Kantonsstrassen bewilligt der Landrat **Rahmenkredite**, deren Höhe sowie die Mittelverwendung er ebenfalls beschliesst. Die Mittel für die Finanzierung stammen aus dem Staatshaushalt.
- Für den Neu- und Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen werden **Realisierungskredite** gesprochen.
- Die polizeilichen Leistungen für die Verkehrssicherheit werden aus der **laufenden Rechnung** finanziert. Umfang und Finanzierung werden dabei nach effektivem Aufwand und Ertrag festgelegt. Dabei werden Ordnungsbussen als Ertrag angerechnet.



Finanzierungsformen in den Nachbarkantonen

Basel-Stadt: Der Kanton Basel-Stadt verfügt sowohl über die Spezialfinanzierung Strassenrechnung als auch über Rahmenkredite. Das Strassennetz auf Gebiet des Kantons Basel-Stadt verfügt ausschliesslich über Kantonsstrassen und keine Gemeindestrassen. Die hohe Dichte des Strassennetzes sowie die Lage der Infrastrukturen, welche mehrheitlich im Zentrum liegen, gestalten den Bau und den Unterhalt kostenintensiv. Aufgrund dieser Besonderheiten ist ein Vergleich mit anderen Kantonen betreffend Finanzierung daher schwierig.

Aargau: Der Kanton Aargau verfügt für die Strassenfinanzierung über die Spezialfinanzierung Strassenrechnung. Über diese werden Bau, Unterhalt und Betrieb von National- und Kantonsstrassen abgerechnet. Finanziert wird die Spezialfinanzierung in erster Linie mittels Motorfahrzeugabgaben, Anteilen aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe und Mineralölsteuern. Der Grosse Rat beschliesst mit dem Aufgaben- und Finanzplan jährlich das Budget für das kantonale Verkehrsangebot.⁶ Aufgrund der guten Erfahrungen wurde auch für die Finanzierung der ÖV-Infrastruktur eine entsprechende Spezialfinanzierung geschaffen.

Solothurn: Der Kantonsrat verabschiedet mit Mehrjahresprogrammen die Kredite für den Neubau, die Änderung und den Unterhalt der Kantonsstrassen. Der Kanton Solothurn finanziert seine Strassenbau und -unterhaltskosten in erster Linie aus Motorfahrzeugsteuern, mit den Bundesbeiträgen aus dem Treibstoffzoll und dem Ertrag der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe.⁷ Sofern die Kantonsstrassen auf Gemeindegebiet liegen, beteiligen sich die Gemeinden an den Kosten für Planung, Projektierung und Bau von Kantonsstrassen und Radwegen mit einem Anteil von 5 bis 50 Prozent.

⁶ Vgl. mobilitätAARGAU vom 13. Dezember 2016.

⁷ Vgl. Strassengesetz vom 24. September 2000.

Finanzierungsinstrumente anderer Kantone

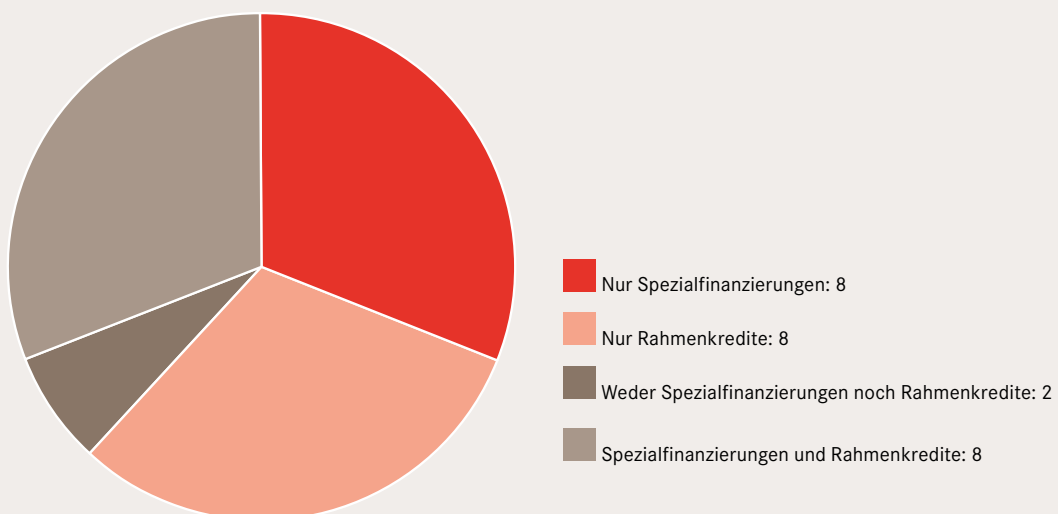
Die Finanzierung der kantonalen Strasseninfrastruktur ist unterschiedlich ausgestaltet. Bei der Mehrheit der Kantone läuft die Strassenverkehrsfinanzierung nicht unmittelbar über den allgemeinen Staatshaushalt. Etliche Kantone verfügen über eigene Fonds und Spezialfinanzierungen für die Strasseninfrastruktur mit zweckgebundenen Einnahmen. Spezialfinanzierungen werden in einigen Kantonen auch mit Rahmenkrediten kombiniert. Andere Kantone hingegen organisieren die Finanzierung ihrer Strasseninfrastruktur nur über Rahmenkredite.

Insgesamt verfügen die Kantone

- BE, BS, FR, NE, SZ, VS, ZG, ZH über Spezialfinanzierungen und Rahmenkredite
- AG, AI, AR, GR, LU, SG, SO, TG nur über Spezialfinanzierungen
- BL, GE, GL, NW, SH, TI, UR, VD nur über Rahmenkredite

Die Kantone JU und OW finanzieren die Verkehrsausgaben aus dem allgemeinen Staatshaushalt und verfügen weder über Spezialfinanzierungen noch Rahmenkredite.

Abbildung 5: Instrumente der Verkehrsfinanzierung in den Kantonen



Quelle: Ecoplan (2014), Verkehrsfinanzierung in den Kantonen

Finanzierungssituation Strassenverkehrsinfrastruktur im Kanton Basel-Landschaft

Gemäss nachgetragener Strassenrechnung auf Basis der Studie der Fachhochschule Nordwestschweiz weist der Kanton Basel-Landschaft einen Einnahmenüberschuss in Höhe von knapp 25 Millionen Franken auf (siehe Tabelle 2).

Tabelle 2: Strassenrechnung des Kantons Basel-Landschaft

KoA	Bezeichnung	Total in tausend Franken					
			2010	2011	2012	2013	2014
30	Personalaufwand inkl. Sozialbeiträge Mab	-	37'227	37'233	37'494	38'514	37'242
31	Sachaufwand	-	26'893	29'180	25'958	25'394	26'129
34 / 36	Restlicher Aufwand	-	1'148	747	371	614	634
BeBu	Arbeitsplatz-/Gemeinkosten (34% v. KoA 30)	-	12'656	12'658	12'747	13'094	12'661
3	Kosten vor Kapitaldienst	-	77'924	79'817	76'570	77'616	76'666
42 / 46	Ertrag MFK	+	8'337	8'239	8'334	8'322	8'584
427	Bussen Polizei	+	3'732	4'271	5'821	5'000	4'748
46	Kant. Verkehrssteuer	+	82'052	82'588	84'278	85'803	86'352
46	Anteil Mineralölsteuer (Bund)	+	9'677	10'327	10'632	11'436	11'952
46	Treibstoffverkauf TBA	+	7'677	8'635	9'079	8'060	7'850
46	Ertrag LSVA (Bund)	+	12'622	12'655	12'319	12'732	12'627
4	Ertrag	+	124'097	126'715	130'463	131'353	132'113
	Zwischenergebnis vor Kapitaldienst	+	46'173	46'898	53'893	53'737	55'447
33	Abschreibung auf Buchwert	-	20'078	20'920	22'162	23'722	25'342
BeBu	Kalk. Zinskosten auf Buchwert	-	5'853	6'056	5'490	5'740	5'521
	Kapitaldienst Basis Buchwert	-	25'931	26'976	27'652	29'462	30'863
	Ergebnis Basis Buchwert	+	20'242	19'923	26'241	24'275	24'583
	Kostendeckungsgrad in %		119	119	125	123	123

Konsolidierte Darstellung des Rechnungsmodells der FHNW

Quelle: Kanton Basel-Landschaft

Ein Einnahmenüberschuss alleine nutzt der Finanzierung von Strassenverkehrsinfrastruktur jedoch nur, wenn das Geld zweckgebunden dafür eingesetzt wird. Zudem dürfte sich die Finanzierungssituation im Kanton Basel-Landschaft in Zukunft verschärfen. Folgende Gründe führen zu höheren Ausgaben:

- **Steigende Nachfrage macht Infrastrukturausbau nötig:** Die steigenden Anforderungen an und die Nachfrage nach Mobilität im Güter- und Personenverkehr lassen die Strasse zu Spitzenzeiten bereits heute an ihre Kapazitätsgrenzen stossen. Gemäss einer Studie der ETH zur erwarteten Verkehrsentwicklung in der Schweiz wird der Personen- und Güterverkehr auf der Strasse bis 2030 kontinuierlich zunehmen.⁸ Bis 2050 wird eine Zunahme der gefahrenen Kilometer pro Jahr auf der Strasse von 13 Prozent im Vergleich zu 2015 vorhergesagt. Um dieser steigenden Nachfrage nach Mobilität nachzukommen, wird der Mittelbedarf für den Ausbau des Strassennetzes zunehmen.
- **Wachsendes Strassennetz führt zu höheren Folgekosten:** Die Aufwände für die Instandhaltung und den Unterhalt werden infolge der zunehmenden Auslastung der Strasseninfrastrukturen und der langen Nutzungsdauer der Einrichtungen steigen. Durch den Ausbau des Verkehrsnetzes steigen zudem die Werterhalts- und Unterhaltskosten.

Diesem Trend auf der Ausgabenseite steht ein gegenteiliger Trend auf der Einnahmenseite gegenüber. Bei den folgenden Erträgen ist in Zukunft mit einer Abnahme zu rechnen:

- **Abnehmende Erträge bei der Mineralölsteuer:** Die Einnahmen bei der Mineralölsteuer und folglich die absoluten Kantonsanteile nehmen trotz wachsender Bevölkerung und Mobilität ab. Der Trend hin zu verbrauchsärmeren Fahrzeugen hat zur Folge, dass die Mineralölsteuereinnahmen tiefer ausfallen. Gemäss Schätzungen des Bundesamts für Strassen werden diese zwischen 2016 und 2030 um 15 bis 20 Prozent zurückgehen. Ausgehend von den heutigen Mineralölsteuereinnahmen in der Strassenkasse von rund 3,5 Milliarden Franken, werden somit bis 2030 700 Millionen Franken fehlen. Allerdings ist nicht anzunehmen, dass der Bund der Einnahmenerosion aus der Mineralölbesteuerung tatenlos zusehen wird. Infolgedessen wird mit einer teilweisen Abwälzung auf die Kantone gerechnet.
- **Abnehmende Einnahmen aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA):** Die kontinuierliche Erneuerung des Fahrzeugparks mit umweltfreundlichen Fahrzeugen hat zur Folge, dass die jährlichen Einnahmen trotz des verstärkten Einsatzes grösserer Fahrzeuge zurückgehen und weiter rückläufig sein werden.⁹

⁸ ETH Zürich und Uni St. Gallen (2015), Vision Mobilität Schweiz 2050.

⁹ Ecoplan und Infras (2010), Ertragsprognose der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA).

- **Tiefere Einnahmen aus den Motorfahrzeugsteuern:** In der Volksabstimmung über den Bau der H2 zwischen Pratteln und Liestal im Jahr 2006 haben die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der befristeten Aufhebung des Verkehrssteuerrabatts in Höhe von 20 Prozent für nicht LSVA-pflichtige Fahrzeuge zugestimmt. Die Aufhebung des Verkehrssteuerrabatts entfällt 2017. Dadurch sinken die Einnahmen ab 2017 um rund 20 Millionen Franken jährlich. Abgesehen vom Rückgang der Einnahmen wegen der Wiedereinführung des Verkehrssteuerrabatts ist jedoch aufgrund der erwarteten Zunahme bei Motorfahrzeugbestand und Gewicht der Fahrzeuge im Kanton Basel-Landschaft langfristig nicht mit einer Abnahme der Motorfahrzeugsteuern zu rechnen.



Mögliche Finanzierungsinstrumente für den Kanton Basel-Landschaft

In der Analyse wurden mehrere Ansätze geprüft, wobei für die Handelskammer aktuell nur die Spezialfinanzierung mit Zweckbindung weiterverfolgt werden soll.

Spezialfinanzierung mit Zweckbindung

Bei einer Spezialfinanzierung werden Einnahmen für bestimmte Aufgaben zweckgebunden. Eine Zweckbindung führt zwar nicht zu höheren Einnahmen, garantiert aber, dass die Finanzmittel zur Verfügung stehen.

Spezialfinanzierungen für die Strasseninfrastruktur sind bei den Kantonen weit verbreitet. 16 Kantone finanzieren die Verkehrsinfrastrukturen über Spezialfinanzierungen.¹⁰ Die Ausgestaltung der Spezialfinanzierung variiert indessen stark zwischen den Kantonen. Unterschiede zeigen sich vor allem bei folgenden Punkten:

- Mittelherkunft und Mittelverwendung
- Zulässigkeit von Verschuldungen
- Verzinsung der Defizite in der Spezialfinanzierung
- Parlamentarische Kompetenzen und Volksrechte

Eine Zweckbindung kann entweder über einen Fonds oder über eine Strassenrechnung erfolgen. Durch das Instrument der Zweckbindung ist die Zahler-Nutznieser-Beziehung sehr eng und eine längerfristige Finanzierung wäre gesichert. Der Nachteil des Instruments ist, dass dieses keine zusätzlichen Finanzmittel generiert.

¹⁰Dies sind die Kantone AG, AI, AR, BE, BS, FR, GR, LU, NE, SG, SO, SZ, TG, VS, ZG, ZH.

Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer

Im Kanton Basel-Landschaft wird die Motorfahrzeugsteuer nach Gewicht des Fahrzeugs bemessen. Mit einer Erhöhung der Steuer könnten Mehreinnahmen generiert werden. Mit diesem Instrument wäre ein erhebliches Einnahmepotenzial vorhanden und die Erhebung wäre einfach. Darunter würde allerdings die Standortattraktivität des Kantons leiden, zumal die Belastung im Vergleich mit anderen Kantonen bereits heute auf hohem Niveau liegt.

Reduktion des Fahrkostenabzugs bei Kantonssteuern

Mit der FABI-Abstimmung wurde der Fahrkostenabzug auf Bundesebene bereits reduziert. Der Kanton Basel-Landschaft hat ebenfalls eine Begrenzung auf 6'000 Franken festgesetzt. Eine weitere Senkung scheint weder politisch machbar, noch würde dies die Standortattraktivität positiv beeinflussen.

Einführung einer kantonalen Parkplatzabgabe

Die Idee einer kantonalen Parkplatzabgabe ist, dass Eigentümerinnen und Eigentümer von Parkierungsanlagen dem Kanton für Parkplätze eine jährliche Abgabe leisten. Die dadurch generierten Mehreinnahmen fliessen in die laufende Rechnung, könnten aber für die Finanzierung der Strasseninfrastruktur zweckgebunden werden. Mit diesem Instrument wäre ein relevantes Einnahmepotenzial vorhanden. Gleichzeitig hätte es aber, je nach Ausgestaltung, negative Auswirkungen auf die Attraktivität des Kantons als Wirtschafts- und Wohnstandort. Zudem wäre der Vollzugsaufwand hoch.

Einführung einer Gemeindebeteiligung an den Kosten von Kantonsstrassen

Eine Beteiligung der Gemeinden an den Verkehrsausgaben des Kantons könnte entweder über eine jährliche Pauschale oder als prozentuale Beteiligung an den Kosten bestimmter kantonaler Aufgaben erfolgen. Bei diesem Instrument würden die Zahlenden und die Nutzniesser übereinstimmen. Zudem wäre das Einnahmepotenzial hoch. Allerdings würde die Gemeindebeteiligung der Logik der Aufgabenentflechtung widersprechen und es würden sich neue Schnittstellen zwischen den Staatsebenen ergeben.

Public-Private-Partnership zur Finanzierung künftiger Grossprojekte

Eine öffentlich-private Kooperation könnte bei der Durchführung von Grossprojekten hilfreich sein. Im Strasseninfrastrukturbereich wurden in der Schweiz bisher keine Vorhaben mittels Public-Private-Partnership realisiert und finanziert. Entsprechend fehlen Erfahrungen zu diesem Instrument. Dennoch wird von Effizienzgewinnen aus optimalerem Mitteleinsatz und einer schnelleren Projektrealisierung ausgegangen. Aufgrund fehlender Erfahrungen wäre der Vollzugsaufwand jedoch zunächst hoch. Zudem weisen Private in der Regel höhere Kapitalkosten auf, was für diese Form der Finanzierung meist schon das Ende bedeutet.

FAZIT

Die Verkehrskommission der Handelskammer beider Basel leitet auf Basis der vorliegenden Analyse folgende Forderungen hinsichtlich Strassenverkehrsinfrastrukturen ab:

- 1. Zielbild des übergeordneten Strassennetzes in der Region Basel definieren,** das einzelne Massnahmen und das Gesamtprogramm aufzeigt.
- 2. Verbindliches Strasseninfrastrukturprogramm aufgleisen** inklusive Finanzierungsebene (Bund, Kantone, beide). Das Programm muss Aufschluss über den Beginn und die Dauer von Planung, Projektierung und Realisierung der Ausbaumassnahmen beinhalten.
- 3. Ausbaumassnahmen beim Bund einfordern.** Ausbaumassnahmen, die im Kompetenzbereich des Bundes liegen, müssen von den Kantonen klar formuliert und eingefordert werden.
- 4. Spezialfinanzierung mit Fonds oder Rahmenkredit:** Damit die Finanzmittel über einen längeren Planungshorizont zur Verfügung stehen, werden entweder ein Fonds geäufnet oder neben dem Unterhalt auch Aus- und Neubau über Rahmenkredite finanziert.
- 5. Strassenrechnung erstellen und führen zur Zweckbindung bereits vorhandener Finanzmittel:** Die Zweckbindung vorhandener Finanzmittel stellt die Finanzierung der Strassenverkehrsinfrastrukturausgaben sicher. Eine Strassenrechnung zeigt den Finanzierungsbedarf sowie die genauen Infrastrukturkosten auf. Dies erhöht die langfristige Planbarkeit und die Akzeptanz allfälliger Erhöhungen der Abgaben.

Im Falle eines erheblichen Finanzbedarfs gibt es aufgrund der Kombination von einer ungünstigen Ausgangslage und eines begrenzten Handlungsspielraums keinen «einfachen Königsweg». Eine Paketlösung, die auf verschiedenen Lösungsansätzen beruht, ist denkbar. Folgende Eckpunkte könnten Teil eines solchen Pakets sein:

Handelskammer beider Basel

St. Jakobs-Strasse 25
Postfach
CH-4010 Basel

T +41 61 270 60 60

F +41 61 270 60 05
info@hkbb.ch

www.hkbb.ch

