

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Pulverstrasse 13
3063 Itingen

Michael Köhn
Zentrale +41 (0)61 927 64 64
Direktwahl +41 (0)61 927 65 40
E-Mail m.koehn@kmu.org

Pratteln, 26. April 2022

Vernehmlassung: Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf Ihre Einladung zur Vernehmlassung vom 26. Januar 2022 zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und bedanken uns für die Möglichkeit, die Position der Wirtschaftskammer Baselland zu erläutern.

Einleitende Bemerkungen

Der Verkehr in der Schweiz nimmt jedes Jahr zu, eine Umkehr der Tendenz ist nicht absehbar. Dies zeigen die Verkehrsperspektiven 2050 des UVEK: Im Hauptszenario «Basis» nimmt die Verkehrsleistung (Personenkilometer) des Personenverkehrs bis in 30 Jahren gegenüber dem Referenzjahr 2017 um 11 Prozent zu. Eine noch stärkere Belastung der heute schon stark befahrenen Nationalstrassen ist daher sehr wahrscheinlich. Das Bundesamt für Strassen (Astra) rechnet damit, dass im Jahr 2040 auf dem Nationalstrassennetz ohne Gegenmassnahmen rund 453 Kilometer regelmässig überlastet sein werden.

Um diese Gegenmassnahmen zu realisieren, beantragt der Bundesrat dem Parlament 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 Ausbauschritt 2023 sowie den damit verbundenen Verpflichtungskredit von 4,354 Milliarden Franken zu beschliessen.

Ein Teil dieses Geldes muss unbedingt in der Region Basel investiert werden, denn hier stösst das Verkehrssystem längst an seine Grenzen. Mit dem prognostizierten Wachstum der Region in den nächsten Jahren wird auch der Verkehr stark zunehmen. In der Nordwestschweiz muss aus diesem Grund dringend in ein leistungsfähiges Hochleistungsstrassennetz investiert werden. Für die notwendigen Kapazitätserweiterungen in der Region Basel ist das Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen mit dem Ausbauschritt 2023 von grosser Bedeutung.

Antworten zum Fragekatalog

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ja. Wir begrüßen es, dass der Bund die Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes vorantreibt und die Freigabe der entsprechenden Mittel anstrebt. Wir teilen seine Meinung, dass das Aufrechterhalten von Verfügbarkeit und Funktionsfähigkeit der Nationalstrassen für die gesamte Volkswirtschaft ein wichtiges Ziel ist.

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

Ja. Die N18-Engpässe sind nicht berücksichtigt. Siehe dazu unsere Ausführungen unten zur Frage 4.

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

Ja. Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen erachtet die Wirtschaftskammer als zentral. Nur so kann die tägliche Verfügbarkeit der Nationalstrassen, deren langfristige Leistungsfähigkeit sowie die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden gewährleistet werden. All dies ist für eine prosperierende Wirtschaft von Bedeutung.

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

Nein. Das Fehlen der N18-Engpässe – namentlich die Umfahrung Delémont (JU), die Umfahrung Laufen – Zwingen (BL) und der Muggenbergstunnel (BL) mit dem Knoten Angenstein – im STEP Nationalstrassen ist aus unserer Sicht unverständlich.

Die N18 schliesst als Teil des nationalen Strassennetzes das Laufental und den jurassischen Kantonshauptort Delémont ans Hochleistungsstrassennetz an. Die Verkehrsbelastung auf dieser Achse nimmt kontinuierlich zu; der Durchgangsverkehr am Angenstein ist seit 1980 um das Dreifache angestiegen. Somit wies die N18 im Jahr 2020 die zweitgrösste Staudichte aller Nationalstrassen auf! Die Stauproblematik am Knoten Angenstein, wo Transit- und Lokalverkehr zusammenstossen, sowie die Lärm- und Sicherheitsprobleme bei den Ortsdurchfahrten in Laufen und Zwingen werden sich also weiter akzentuieren. Apropos Sicherheitsprobleme: In den Jahren von 2016 bis 2020 kam es laut dem Astra am Angenstein zu insgesamt 24 Autounfällen, wobei 11 Menschen verletzt wurden. Eine Statistik, die zu denken gibt.

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.

Mit dem nun aufgelegten STEP Nationalstrassen bestünde die Chance, die beschriebenen Probleme auf der N18 anzugehen und die Projekte umzusetzen beziehungsweise die Engpässe zu beseitigen. Die Wirtschaftskammer fordert deshalb, dass die N18-Engpässe in den STEP-Ausbauschritt 2027 aufgenommen und damit finanziert werden. Sollte dies nicht möglich sein, muss mindestens eine verbindliche Zuweisung der einzelnen Projekte zu den Realisierungshorizonten 2030 beziehungsweise 2040 erfolgen.

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

Unter den fünf Erweiterungsprojekten aus dem Realisierungshorizont 2030, die den nötigen Planungstand erreicht haben und voraussichtlich in der nächsten Berichtsperiode Baureife erlangen, befindet sich auch der Rheintunnel. Wir begrüßen es, dass der Bundesrat beantragt, das Projekt in den Ausbauschnitt 2023 aufzunehmen und definitiv zu beschliessen.

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Wirtschaftskammer begrüsst den Vorschlag einer Korridorstudie zu den Projekten entlang der N18. Nur so können die Projekte, die einen unterschiedlichen Planungsstand aufweisen, gesamtheitlich betrachtet und untereinander abgestimmt werden. Die Durchführung der Korridorstudie muss jedoch unmittelbar erfolgen, da das Verkehrsproblem entlang der N18 rasch zunimmt. Je mehr Zeit ungenutzt verstreicht, desto höher werden die volkswirtschaftlichen Kosten.

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 bis spätestens 2023 abgeschlossen werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüssen

WIRTSCHAFTSKAMMER BASELSTADT



Stv. Direktor
Michael Köhn