

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Kochergasse 6
3003 Bern

Liestal, 24. April 2018
43516

**Vernehmlassung zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit
Stellungnahme des Kantons Basel-Landschaft**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard
Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat am 17. Januar 2018 das Vernehmlassungsverfahren eröffnet zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020 – 2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit (in der Folge zusammenfassend "STEP Strasse" genannt). Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft dankt für die Gelegenheit, zur Vorlage Stellung nehmen zu können.

Die vorliegende Stellungnahme ist identisch mit derjenigen des Kantons Basel-Stadt.

Einleitende Bemerkungen

Die Mobilität in der Schweiz nimmt jedes Jahr zu: Gemäss der Verkehrsperspektive des Bundes soll die jährliche Verkehrsleistung des Personenverkehrs von 2010 bis 2040 um 25 Prozent auf 145 Milliarden Personenkilometer ansteigen. Zurzeit entfallen fast drei Viertel der zurückgelegten Personenkilometer auf den individuellen motorisierten Strassenverkehr; dieser wiederum wird zu über 40 Prozent auf Nationalstrassen abgewickelt. Sogar noch bedeutender sind die Nationalstrassen für den Güterverkehr.

Die Verkehrsinfrastruktur stösst zum Teil bereits heute an ihre Grenze: In der Region Basel treffen wir auf überlastete Busse, volle Züge und beobachten praktisch täglich Stausituationen, die hohe volkswirtschaftliche Kosten und unnötige Umweltbelastungen zur Folge haben.

Der Regierungsrat teilt die Ansicht des Bundesrats, wonach ein gut funktionierendes Nationalstrassennetz für die Standortattraktivität der Schweiz von grosser Bedeutung ist. Daher hatte sich der Regierungsrat auch klar für die Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) ausgesprochen. Volk und alle Stände haben dem NAF im vergangenen Jahr zugestimmt. Damit konnte die Finanzierung des Betriebs, des Unterhalts und des Ausbaus der Nationalstrassen langfristig gesichert werden. Dank dem NAF verkehren wir auch in Zukunft auf modernen Nationalstrassen, welche die ganze Schweiz noch besser erschliessen und an neuralgischen Stellen ausgebaut werden. Mit dem NAF wird überdies das Nationalstrassennetz erweitert: durch Ausbauten und durch die Überführung von knapp 400 Kilometern Kantonsstrasse ins Nationalstrassennetz. Sämtliche Kantone werden so ans Nationalstrassennetz angeschlossen. Schliesslich stellt der NAF als unbefristeter Fonds auf Verfassungsstufe Strasse und Schiene (Bahninfrastrukturfonds) gleich. Die nun vorliegende Vorlage ist die logische Weiterschreibung der Erfolgsgeschichte NAF und ist daher in den Grundzügen zu begrüessen.

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

- einen **Zahlungsrahmen für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau** (Ausbau im Sinne von Anpassungen, z. B. Lärmschutzmassnahmen) in der Höhe von 8.156 Milliarden Franken (gut 2 Milliarden pro Jahr);
- den **STEP Ausbauschnitt 2019** (Kredit von 2.267 Milliarden Franken für die Realisierung des Bypasses Luzern, der Erweiterung des Abschnitts Rotsee-Buchrain, der Engpassbeseitigung im Raum Crissier und der Umfahrung Le Locle);
- sogenannte **grössere Vorhaben** (Verpflichtungskredit von 2.084 Milliarden Franken für den Bau der zweiten Gotthardröhre);
- und schliesslich beantragt der Bundesrat 300 Millionen Franken für die **planerische Konkretisierung der übrigen Erweiterungsprojekte** inklusive Landerwerb.

Diese Verteilung der Vorlage mit diversen eingeführten Kriterien birgt eine gewisse Komplexität. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Bundesrat bis 2030 auf dem Nationalstrassennetz Erweiterungsprojekte im Umfang von rund 13.474 Milliarden Franken in Angriff nehmen will.

Aus der Sicht des Kantons Basel-Landschaft begrüessen wir die Aufnahme für die Region wichtiger Projekte sehr. Insbesondere die Realisierung der Projekte Rheintunnel Basel und 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 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.

Antworten zum Fragenkatalog

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ja. Wir begrüessen es, dass der Bund die Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes vorantreibt und die Freigabe der entsprechenden Mittel anstrebt. Insbesondere begrüessen wir auch die

Darlegungen zur Langfristperspektive Nationalstrassen und den formulierten Zielsetzungen. Besonders wichtig erscheint uns die Sicherstellung der Unterhaltbarkeit respektive der dazu nötigen Netzredundanzen, um die Verfügbarkeit der Nationalstrassen jederzeit zu gewährleisten.

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

Ja.

In Kapitel 2.3.4.1 des Erläuternden Berichts weist der Bundesrat richtigerweise auf die Bedeutung der Abstimmung zwischen den Programmen "STEP Strasse", "STEP Schiene" und "Agglomerationsverkehr" hin. Aus Sicht des Regierungsrates besteht bei dieser Abstimmung Verbesserungspotenzial.

Mit STEP Strasse verfolgt der Bund das Ziel, dass die Nationalstrassen "täglich lückenlos verfügbar und benutzbar" sind und dass die "langfristige Leistungsfähigkeit der Nationalstrassen für den Personen- und Güterverkehr" erhalten bleibt. Kommt also die Leistungsfähigkeit einer Nationalstrasse an ihre Grenzen, soll sie ausgebaut werden – bei gleichzeitiger Berücksichtigung von Sicherheitsüberlegungen, der Wirtschaftlichkeit und Verträglichkeit. Anders als in verschiedenen Kantonen lautet das planerische Credo daher: Der Strassenverkehr wird nachfrage- und nicht angebotsorientiert geplant.

Bei den Agglomerationsprogrammen desselben Bundesdepartements (UVEK) hingegen sind andere Kriterien ausschlaggebend. Erfüllt ein Agglomerationsprojekt die Grundanforderungen, wird es anhand von vier Wirkungskriterien beurteilt: 1. Qualität des Verkehrssystems; 2. mehr Siedlungsentwicklung nach innen; 3. Mehr Verkehrssicherheit; 4. Weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch.

Antrag 1. Eine vertiefte Koordination der Projekte innerhalb des Bundes und mit den Kantonen wird aufgrund der immer dichter bebauten Schweiz unabdingbar, damit die Anpassungen nicht nur am übergeordneten, sondern auch am untergeordneten Netz der Kantone erfolgen können. Nur so kann letztlich vermieden werden, dass neue Nationalstrassen bloss neue Staufläche bieten. Aus Sicht des Regierungsrates müssen die Fragen der Anschlüsse der Nationalstrassen zwingend in die Betrachtungen des STEP-Programms einfließen (dasselbe gilt umgekehrt für die Agglomerationsprogramme). Auch muss hierbei vonseiten ASTRA aktiv der Austausch mit Kantonen und zuständigen Gemeinden gesucht werden; zudem sind bei der Projekterarbeitung die Effekte auf die untergeordneten Netze zu deklarieren.

Des Weiteren begrüsst es der Regierungsrat, dass das UVEK das Zukunftsthema der automatisierten Fahrzeuge in Kapitel 1.4 des Erläuternden Berichts behandelt. Darin werden die technologischen Potenziale erwähnt, die Auslastung der Fahrzeuge zu erhöhen. Je nach Ausgestaltung können jedoch auch negative Effekte eintreten: Im Erläuternden Bericht werden zusätzliche Belastungen der Strasse durch "die Erschliessung neuer Nutzergruppen (Betagte, Kinder und Handicappede), neue Angebotsformen und eine allfällige Abnahme der Fahrzeugauslastung durch Leerfahrten" erwähnt. Der Regierungsrat teilt diese Einschätzung. Gleichzeitig bedauert er, dass das ASTRA die bereits heute bestehende Problematik der schlechten Auslastung im MIV nicht thematisiert. Gemäss Bundesamt für Statistik liegt der mittlere Besetzungsgrad der Autos bei 1.6 Personen, im Pendlerverkehr sogar noch tiefer.

Antrag 2. Der Regierungsrat wünscht, dass der Bund die Problematik der schlechten 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.

Im Weiteren erscheint uns das Kapitel 4.1 zu den finanziellen Auswirkungen noch nicht ausführlich genug zu sein. Insbesondere fehlen uns konkrete Aussagen, wie die sich nach 2023 abzeichnende Finanzierungslücke geschlossen werden soll und in welchem Umfang eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags zu erwarten sein wird.

3. Sind die Aussagen zur Festlegung des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2020-2023 nachvollziehbar?

Ja, denn gerade den Betrieb, den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen erachtet der Regierungsrat als zentral. Nur so kann die tägliche Verfügbarkeit der Nationalstrassen, deren langfristige Leistungsfähigkeit sowie die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden gewährleistet werden. Zudem werden mit den Massnahmen im Umfang von gut zwei Milliarden Franken pro Jahr die Belastungen von Mensch und Umwelt minimiert. In diesem Sinne begrüsst der Regierungsrat ausdrücklich, dass das UVEK dem Betrieb und Unterhalt bei beschränkten finanziellen Mitteln stets Priorität einräumen will.

Zudem sind wir der Auffassung, dass die Mittel für Ausbauten im Sinne von Anpassungen nach inhaltlichen Kriterien zugeteilt werden müssen. Eine Unterscheidung in Mittel „Ausbau bestehendes Netz“ und Mittel „Ausbau NEB-Strecken“, wie sie in Kap. 1.2 und 2.1.4.4 postuliert wird, entspricht nach unserem Verständnis nicht dem Sinn der NAF-Beschlüsse. Vorhaben auf NEB-Strecken dürfen nicht gegenüber anderen zurück stehen müssen, nur weil sie sich auf NEB-Strecken befinden (siehe auch Antrag 6).

4. Wie beurteilen Sie die Kriterien zur Festlegung der grösseren Vorhaben?

Drei Kriterien müssen kumulativ erfüllt werden, damit ein Ausbauprojekt der geschaffenen Spezialkategorie "grössere Vorhaben" zugerechnet wird: Beim Ausbauprojekt muss es sich um eine isolierte Anlage handeln, die keine Kapazitätserweiterung darstellt; die Kosten müssen mindestens 500 Millionen Franken oder pro Jahr mehr als 10 Prozent des Gesamtbedarfs der Ausbauten (im Sinne von Anpassungen) betragen; schliesslich muss es sich um eine Anlage mit politischer Relevanz handeln. Der Regierungsrat erachtet diese Kriterien als nachvollziehbar.

5. Sind Sie mit der Zuteilung der 2. Röhre des Gotthard-Strassentunnels zu den grösseren Vorhaben einverstanden?

Der Bau der zweiten Röhre erfüllt die Kriterien des UVEK gemäss Kap. 2.2.1 des Erläuternden Berichts, um als grösseres Vorhaben zu gelten: Bei der zweiten Gotthardröhre handelt es sich um eine isolierte Anlage ohne Kapazitätserweiterung; die Kosten (über zwei Milliarden) übersteigen die vom Bundesrat festgelegte Grenze von 500 Millionen Franken um das Vierfache; schliesslich kommt dem Gotthard grosse politische Relevanz zuteil, nicht zuletzt aufgrund der Anbindung des Kantons Tessin (nationale Kohäsion) an die restlichen Kantone der Schweiz.

6. Sind Sie mit der dargelegten Langfristperspektive des Nationalstrassennetzes einverstanden. Falls nein, was sollte geändert werden?

Wie in der Antwort auf Frage 2 ausgeführt, decken sich die Ziele bei STEP Strasse nicht in allen Punkten mit den Wirkungskriterien, die bei der Beurteilung der Agglomerationsprogramme relevant sind.

Antrag 3. Der Regierungsrat fordert eine bessere Abstimmung zwischen STEP Strasse und den Agglomerationsprogrammen – insbesondere auch bezüglich der Kriterien (siehe auch Antrag 1). Verbindliche Prozesse zwischen den betroffenen Bundesämtern sind hierfür zwingend. Ebenfalls zwingend bei Ausbauprojekten des ASTRA ist die stete Suche nach regionalen Lösungen – gemeinsam mit den Kantonen.

Grundsätzlich unterstützen wir, dass Langfristperspektiven im Sinne einer rollenden, offenen Planung erarbeitet werden. Auch mit den genannten Zielen sind wir im Sinne eines Konzeptes im Grundsatz einverstanden. Die Langfristperspektiven sind allerdings noch sehr wenig konkret. Bei den weiteren Arbeiten sollte insbesondere der Zielkonflikt zwischen Netzredundanz und Wirtschaftlichkeit hohe Beachtung erhalten. Hierzu gehört explizit auch eine verkehrsträgerübergreifende Koordination, die sicherstellt, dass der Strassenausbau nicht zu unerwünschten raumplanerischen Effekten führt und auch nicht den geplanten Ausbau des öffentlichen Verkehrs konkurrenziert. Zudem sind die Möglichkeiten der Verkehrssteuerung (insbesondere Mobility Pricing) und Automatisierung/Digitalisierung verstärkt in die Überlegungen zur Langfristperspektive einzubeziehen.

Wie oben dargelegt, sind wir im Wesentlichen mit den dargelegten Inhalten einverstanden, hingegen erachten wir jedoch die Berücksichtigung der NEB-Strecken als erforderlich. Vgl. Antwort zu Frage 2.

Des Weiteren stellt sich uns die Frage, ob es tatsächlich zweckmässig ist, „das Nationalstrassennetz innerhalb und zwischen den metropolitanen und den grossstädtischen Gebieten konsequent auf mindestens 2x3-Spuren auszubauen“, wie in Kap. 2.3.3.3 des Erläuternden Berichts postuliert. Jedenfalls darf diese Zielvorstellung angesichts beschränkter finanzieller Ressourcen nicht zu Lasten der Problemlösung in den Agglomerationen gehen.

Antrag 4. Der Regierungsrat wünscht, dass mit der nächsten STEP-Vorlage das Konzept Langfristperspektive Nationalstrassen weiter entwickelt und konkretisiert wird. Für deren Weiterentwicklung sind ebenso wie für die bereits konkreten Projekte entsprechende Planungsmittel vorzusehen, was möglicherweise zur Notwendigkeit einer Erhöhung des mit 300 Mio. Franken veranschlagten Rahmens führt.

In der Auflistung wesentlicher Punkte (unter Abb. 7) fehlt die wichtige Funktion der Nationalstrassen *innerhalb* der Agglomerationen. Als übergeordnetes Strassennetz kommt ihnen eine hohe Bedeutung auch für diese Verkehrsströme zu. Umgekehrt führen Kapazitätsdefizite zu unerwünschten Wirkungen auf den Kantons- und Gemeindestrassennetzen. Darüber hinaus befinden sich die bedeutendsten Grenzübergänge in der trinationalen Agglomeration Basel auf den Nationalstrassen, so dass letztere auch für den grenzüberschreitenden Verkehr von zentraler Bedeutung sind.

Antrag 5. Der Regierungsrat beantragt, die Aufzählung wesentlicher Punkte der Langfristperspektive (unter Abb. 7) um einen Punkt etwa im Sinne von „Aufnahme massgeblicher Verkehrsströme innerhalb von Agglomerationen“ zu ergänzen.

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

Nein.

Mit der Annahme der NAF-Vorlage einher geht die Aufnahme von zirka 400 Kilometern kantonaler Strassen ins Nationalstrassennetz (sog. Netzbeschluss (NEB)). Die Übernahme dieser NEB-Strecken durch den Bund erfolgt per 1. Januar 2020. In der Botschaft zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und zu deren Finanzierung hat der Bundesrat den Mittelbedarf für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau (im Sinne von Anpassungen und Kapazitätserweiterungen) der NEB-Strecken in der Höhe von durchschnittlich 310 Millionen Franken brutto pro Jahr ausgewiesen. Mit der von den eidgenössischen Räten festgelegten Finanzierungslösung verfügt der Bund für diese Aufgaben nun jährlich über deutlich tiefere 194 Millionen Franken. Die Folge sind Kürzungen beim Ausbau (Betrieb und Unterhalt sind prioritär zu behandeln und Kürzungen nicht möglich). Für Ausbauten im Sinne von Anpassungen und Kapazitätserweiterungen stehen mit der festgelegten Lösung jährlich rund 83 Millionen Franken zur Verfügung: 44 Millionen für den Ausbau im Sinne von Anpassungen und 39 Millionen für den Bau von Erweiterungsprojekten. Die Mittel für den Ausbau der NEB-Strecken sind in dieser Betrachtungsweise knapp.

Antrag 6. Der Regierungsrat fordert, dass nicht zwei Klassen von Nationalstrassen geschaffen werden: die Nationalstrassen und die NEB-Strecken. Vielmehr sind bei der nächsten Vorlage alle Strassen gleich zu behandeln: als Nationalstrassen. Entsprechend sind gesamthaft ausreichende Mittel vorzusehen.

Im Erläuternden Bericht in Kapitel 2.3.4.2 ist erwähnt, dass die von den Kantonen entwickelten Projekte auf den NEB-Strecken, die vom eidgenössischen Parlament noch nicht genehmigt wurden, nicht Bestandteil des vorliegenden STEP Strasse seien. Bereits vom Parlament genehmigt sind die Ortsdurchfahrt Näfels sowie die Umfahrungen La Chaux-de-Fonds und Le Locle. Der Regierungsrat hat Verständnis, dass für die Festlegung der notwendigen Kapazitätserweiterungen vorab detaillierte Analysen zur verkehrsplanerischen und -technischen Funktionsfähigkeit notwendig sind – insbesondere auch in Bezug auf die Verträglichkeitsaspekte, die auf den zahl-reichen Ortsdurchfahrten der NEB-Strecken eine wichtige Rolle spielen. Der Bund muss sich da-her gegenwärtig auf das bestehende Nationalstrassennetz beschränken.

Antrag 7. Der Regierungsrat erwartet, dass den NEB-Strecken in der nächsten STEP-Vorlage der gleiche Rang zukommt wie den restlichen Nationalstrassen und dass die Definierung der Kapazitätserweiterung so rasch als möglich an die Hand genommen wird.

Der Regierungsrat geht davon aus, dass das ASTRA die projektspezifischen Verhandlungen für die bekannten Projekte mit den vom NEB betroffenen Kantonen rasch aufnimmt, sodass bis zur nächsten STEP-Vorlage Klarheit geschaffen wird.

Dass die Projekte Rheintunnel Basel und (neu aus dem Realisierungsschritt 2040 nach vorn verschoben) auch Hagnau – Augst Eingang in den Realisierungsschritt 2030 gefunden haben be-

grüssen wir sehr. Die zügige Weiterbearbeitung und Realisierung sowie die möglichst gleichzeitige Inbetriebnahme dieser Vorhaben ist aufgrund der Problemlage zwingend.

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

Antrag 8. Für punktuelle kapazitätssteigernde Vorhaben (Grössenordnung i. d. R. etwa einstellige Millionenbeträge) soll ein summarischer Finanzierungsposten aufgenommen werden.

8. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und Ausbauschritten?

Vgl. Antworten zu Frage 2 resp. 7. Es fehlen Aussagen zur Fondsentwicklung ab 2023. Es ist deshalb nicht beurteilbar, ob alle Projekte im Realisierungshorizont 2030 wirklich finanzierbar sind.

9. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Ausführungen zu Ausweichverkehren auf S. 17 des Erläuternden Berichts sind berechtigt. Sie gelten sinngemäss ebenso für das nicht-städtische Netz in Agglomerationen und unterstreichen die Dringlichkeit des Handlungsbedarfs.

Bei den abgeleiteten Zielen im Kap. 2.1.2 auf S. 20 des Erläuternden Berichts kann jenes zur Leistungsfähigkeit als sehr zurückhaltend verstanden werden („erhalten“ als Beibehaltung des Ist-Zustandes). Die Grundlagen gemäss Fussnote sind hier klarer („flüssiger Verkehr“ etc.).

Im Objektblatt A8-9 (Anhang 7) sehen wir Präzisierungsbedarf (siehe Antrag unten).

Im Weiteren möchten wir hinsichtlich der Umweltauswirkungen auf Folgendes hinweisen: Die Tiefbauinfrastruktur stellt ein bedeutendes mineralisches Materiallager dar und bei Unterhalts- und Ausbaumassnahmen fallen typischerweise grosse Mengen mineralischer Bauabfälle sowie Aushubmaterialien an. Durch eine ressourcenschonende Materialbewirtschaftung und den – im Rahmen der technischen Möglichkeiten – konsequenten Einsatz von Recyclingbaustoffen können knapper Deponieraum sowie geogene Rohstofflager geschont werden.

Antrag 9.

- Die Formulierung des 2. Absatzes auf S. 17 ist um die Aspekte des Netzes in den Agglomerationen zu ergänzen.
- Das Ziel „Leistungsfähigkeit“ im Kap. 2.1.2 auf S. 20 des erläuternden Berichts ist weitgehender zu formulieren, etwa im Sinne von „Die langfristig erforderliche Leistungsfähigkeit der Nationalstrassen für den Personen- und den Güterverkehr wird sichergestellt.“
- Im Objektblatt A8-9 (Anhang 7) sind folgende Aspekte zu präzisieren:

- Das Herzstück Basel gewährleistet nicht primär die Verbindung zwischen den beiden Bahnhöfen, sondern dient vor allem zur Schaffung von Durchmesserlinien.
- Im Abschnitt „Aus Sicht der übergeordneten Bahninfrastruktur“ sollte die Entflechtung Muttenz ergänzt werden.
- Des Weiteren sollten die Ausbauten auf den Zulaufstrecken erwähnt werden (Schienenanbindung EuroAirport, Elektrifizierung Hochrheinstrecke, Taktverdichtung Basel-Lörrach).

Mit dem NEB werden im Jahr 2020 rund 400 Kilometer Strassen in das Nationalstrassennetz aufgenommen – darunter finden sich auch Gemischtverkehrs- und alpine Strassen, die besondere Anforderungen an den Eigentümer stellen. Die Übernahme der zusätzlichen Strecken führt zu einer Zunahme der Erhaltungs- und Ausbauprojekte und zu einer Erhöhung des Kontroll- und Koordinationsaufwands. Für den Regierungsrat ist klar: Diese zusätzlichen Aufgaben können nicht mit dem bestehenden Personal bewältigt werden. Das ASTRA möchte den Personaletat um 60 (davon eine Stelle beim BAFU) erhöhen: 43 der beantragten Stellen würden für die Abteilungen Infrastruktur benötigt; weiter seien diverse Disziplinen zu verstärken.

Antrag 10. Der Regierungsrat erachtet die vorgesehenen zusätzlichen Leistungen infolge des NEB als wichtig und unterstützt den beantragten Stellenaufbau.

Detailbemerkungen zum Erläuternden Bericht:

- Kap. 1.4 (Seite 10), zweiter Absatz: Etwas unschön ist, dass hier der Bahnanteil von ca. 15% nicht explizit ausgewiesen wird.
- Kap. 2.3.3.3 (Seite 38/39): Das im Text (Seite 38 Mitte) vermerkte neue Netzelement zwischen den Grossräumen Bern und Luzern fehlt in der Abbildung 7.
- Kap. 4.1 (Seite 57): Die Fussnote 42 hilft nicht wirklich weiter, da der dort genannte Gesetzesartikel wiederum nur auf einen anderen Beschluss verweist. Die materiellen Folgen bleiben unklar.

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

Hochachtungsvoll

Dr. Sabine Pegoraro
Regierungspräsidentin

Nic Kaufmann
2. Landschreiber

Kopie:

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