DER REGIERUNGSRAT
DES KANTONS BASEL-LANDSCHAFT

An das
Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Direktionsgeschäfte
3003 Bern

Stellungnahme zur Vorlage zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF); zur Schliessung der Finanzierungslücke; zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard

Wir danken für die Möglichkeit, zur Entwurfsvorlage "zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF); zur Schliessung der Finanzierungslücke; zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP)" Stellung nehmen zu dürfen.

Über die Fragen bezüglich der Höhe des Mineralölsteuerzuschlags und der Zweckbindung der Einnahmen aus der Automobilsteuer können und wollen wir uns sinnvollerweise erst nach dem Volksentscheid über die ‚Milchkuh-Initiative' äussern, da erst dann Klarheit herrscht, welche Mittel den Nationalstrassen und dem Agglomerationsverkehr auf Basis der heutigen Abgaben und Steuern zur Verfügung stehen. (vgl. Fragen 7 und 8).
In diesem Sinne muss die ‚Milchkuh-Initiative' rasch zur Abstimmung gebracht werden, um anschliessend auf einer gesicherten Ausgangslage über den NAF befinden zu können.

Aus diesem Grunde ist die NAF-Vorlage nach Vorliegen des Abstimmungsergebnis der ‚Milchkuh-Initiative' zu überprüfen und unabhängig vom Abstimmungsergebnis, nochmals in die Vernehmlassung zu geben.

Vorab möchten wir uns zu denjenigen Punkten äussern, die uns aus Sicht des Kantons Basel-Landschaft zentral zu sein scheinen.

Bedeutung des Nationalstrassen- und des Agglomerationsverkehrs für den Kanton Basel-Landschaft

Der Kanton Basel-Landschaft ist stark vom Nationalstrassen- wie auch vom Agglomerationsverkehr betroffen und somit massgeblich von der Funktionstüchtigkeit beider Verkehre abhängig. Durch seine Lage an den radialen Einfallsrichtungen auf die Kernstadt Basel hin hat für den Kanton Basel-Landschaft das Funktionieren beider Verkehre eine eminente Bedeutung. Denn einerseits liegt ein bedeutender Teil des Kantons in der Agglomeration Basel, andererseits übernehmen Nationalstrassen in zwei der drei Haupttalachsen die strassenseitige Hauptfunktion.

In diesem Sinn bietet die in der Vorlage unterbreitete Verschmelzung von Nationalstrassenfinanzierung und Agglomerationsprogramm-Finanzierung zu einen gemeinsamen Fonds für den Kanton Basel-Landschaft die Sicherheit, dass der Bund für die dringlichen und die mittel- und langfristigen Verbesserungen im Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr eine solide Finanzierungsgrundlage besitzt und diese mit einer hoher Verlässlichkeit angehen kann.

Nachdem mit dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) die schienenseitigen Verkehre auf eine solide Finanzierungsgrundlage gestellt werden konnten, bildet die NAF-Vorlage eine analoge Basis für die Nationalstrassen und die Verkehre in den Agglomerationen. Der Kanton Basel-Landschaft begrüsst sehr, dass auch für einen Teil der strassenseitigen Infrastrukturen ein Fonds gebildet werden soll und unterstützt das Ansinnen in hohem Mass.

Der Kanton Basel-Landschaft bedauert hingegen, dass die NAF-Vorlage den Netzbeschluss (NEB) nicht aufnimmt. Es ist nicht einsichtig, weshalb die unterbreiteten soliden Finanzierungsmodalitäten nicht auch dazu verwendet wurden, die mit der Ablehnung der Erhöhung der Autobahn-Vignette verworfene Erweiterung des Nationalstrassennetzes als ein weiteres Finanzierungselement aufzunehmen. Der Kanton Basel-Landschaft fordert deshalb, dass dies korrigiert und die Finanzierung des Netzbeschlusses in die NAF-Vorlage integriert wird.

→ **Antrag:** Die Finanzierung des Netzbeschlusses ist in die Vorlage NAF zu integrieren. Dabei dürfen die Kompensationskosten der Kantone jährlich maximal CHF 30 Mio. betragen (gemäss letzter Verständigungslösung).

Wenn der Netzbeschluss nicht umgesetzt wird, stehen für Ausbauten von kantonalen Hauptverkehrsstrassen, die eine wichtige kantonsübergreifende Funkti-

on haben wie z.B. die H18 Basel – Delémont, keine Finanzierungshilfen des Bundes mehr zur Verfügung, da die Subventionierung der schweizerischen Hauptstrassen aufgehoben wurde. So ist z.B. der Ausbau der H18 mit der Umfahrung Laufen – Zwingen für den Kanton BL nicht finanzierbar; ein Ausbau, der vor allem der besseren Anbindung von Delémont an Basel dient.

Aus dem Agglomerationsprogramm sind keine Beiträge zu erwarten, da die H18 einerseits nur zum Teil im Perimeter des Agglomerationsprogrammes liegt und andererseits nicht primär dem Agglomerationsverkehr dient und deshalb diesbezüglich eine schlechte Beurteilung (=keine Beiträge) zu erwarten ist.

→ **Eventualantrag:** Falls der Netzbeschluss mit dem NAF nicht umgesetzt wird, ist in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) eine Mitfinanzierung von Ausbauten von Hauptverkehrsstrassen mit überregionaler/nationaler Verbindungsfunktion zu verwirklichen.

Bedeutung des Nationalstrassenverkehrs für den Agglomerationsverkehr

In Kapitel 1.1.2 des Erläuterungsberichts wird auf die Bedeutung der Nationalstrassen für den Agglomerationsverkehr eingegangen. Diese Bedeutung kann nicht hoch genug gewichtet werden. In allen Agglomerationen, die von Nationalstrassen flankiert sind, hängt die Funktionstüchtigkeit der untergeordneten Kantons- und Gemeindestrassen im Agglomerations- und Stadtraum massgeblich von der Leistungsfähigkeit der Nationalstrassen ab. Hingegen kommt in den Ausführungen der Kapitel 1.1.2 und 1.1.3 das Bekenntnis des Bundes zu wenig klar zum Ausdruck, dass die Nationalstrassen diese Funktion auch zu tragen haben. Es wird abgeschwächt nur festgestellt, dass dies so ist.

In Abbildung 3 auf Seite 15 des Erläuterungsberichts ist erkennbar, dass hohe Belastungen im Schweizerischen Nationalstrassenverkehr zur Mehrheit in den Agglomerationen anfallen. In diesem Sinn sind alle Massnahmen zur Engpassbeseitigungen gemäss Abbildung 35 auf Seite 76 - mit Ausnahme derjenigen auf der A1 zwischen Baregg und Verzweigung Luterbach - eigentlich Massnahmen zu Gunsten des Agglomerations- und Stadtverkehrs. Indem der Bund den Erhalt oder die Wiederherstellung der Funktionstüchtigkeit über das Programm zur Engpassbeseitigung sicherstellen will, anerkennt er indirekt die Funktion der Nationalstrassen als Rückgrat des Strassenverkehrs in den Agglomerations- und Stadträumen.

Dieses Engpassbeseitigungs-Programm fliesst nun als Strategisches Entwicklungsprogramm vollwertig in die NAF-Vorlage ein. Damit ist der Zeitpunkt auch gegeben, die Funktion der Nationalstrasse als Rückgrat des Strassenverkehrs in den Agglomerations- und Stadträumen in der Vorlage explizit festzuschreiben. Wird dieser Definition gefolgt, dürften vom Bund aber auch keine kurzfristigen Massnahmen wie Pförtnerung oder Dosierung im Zulauf zu den Nationalstrassen in Erwägung gezogen werden.

→ **Antrag:** Die Funktion der Nationalstrassen als Rückgrat des Strassenverkehrs im Agglomerations- und Stadtraum ist in der Vorlage explizit auszuführen.

Differenzierung Agglomerationsprogramm und Agglomerationsverkehr

Im Sinne einer Aufrechterhaltung der positiven Wirkung der Agglomerationsprogramme wird die Integration der Anteile aus dem bisherigen Infrastrukturfonds (IF) in den neuen NAF sehr unterstützt. Insbesondere zur finanziellen Sicherstellung des Agglomerationsprogramms 3. Generation ist die Integration der Gelder für die Agglomerationsprogramme in den NAF von höchster Bedeutung. Die Voten in Kapitel 2.5.2 des Erläuterungsberichts werden deshalb stark unterstützt.

Mit dem ‚A' der Vorlage NAF wird jedoch eine inhaltliche Unklarheit geschaffen. Gemäss dem Titel der Vorlage steht das ‚A' per Definition für ‚Agglomerationsverkehr'. Dieser Begriff wird in der Vorlage mit den Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen gemäss Infrastrukturfonds (IF) gleich gestellt. Als ‚Kümmerer' für diese Verkehre werden die Agglomerationsprogramme gesehen. Dies im Sinn: Das Agglomerationsprogramm deckt die Bedürfnisse des Agglomerationsverkehrs ab.

Wie im vorhergehenden Punkt (‚Bedeutung des Nationalstrassenverkehrs für den Agglomerationsverkehr') bereits ausgeführt, taugt eine solche Definition jedoch nicht, denn funktional betrachtet fallen auch Fahrten auf den Nationalstrassen im Agglomerationsraum unter den Agglomerationsverkehr. Ebenso fallen alle Fahrten mit der Bahn, seien es S-Bahn-Fahrten oder solche im InterRegio-Betrieb im Zulauf auf Kernstädte unter den Agglomerationsverkehr. Da diese neu jedoch via Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert werden, fallen diese ebenfalls nicht unter die hier verwendete Bezeichnung des Agglomerationsverkehrs. Der Begriff des Agglomerationsverkehrs ist deshalb deutlicher zu definieren, bzw. seine Verwendung im Rahmen der Vorlage zu klären. Ebenfalls ist zu klären, ob nun das ‚A' in NAF für

Agglomerationsverkehr (im korrekten Sinn des Begriffs) oder für Agglomerationsprogramm steht.

→ **Antrag:** Der Begriff des Agglomerationsverkehrs ist in der Vorlage zu schärfen. Seine Abgrenzung gegenüber den Verkehren auf der Nationalstrasse oder der Bahn ist explizit auszuführen. Sollte eine solche Abgrenzung funktional nicht möglich sein, so ist der Begriff mit einer griffigeren Bezeichnung zu ersetzen.

Allgemein wird den Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen im Erläuterungsbericht zu der Vorlage vergleichsweise wenig Beachtung geschenkt. Explizite Ausführungen zu den Agglomerationsprogrammen finden sich nur in Kap 2.5 auf lediglich zwei (!) Seiten. Dieser Anteil scheint für eine Vorlage zur Finanzierung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs doch etwas gering.

Bezogen auf das Finanzvolumen nehmen sich die jährlich CHF 300 Mio. des Agglomerationsprogramms gegen die jährlich rund CHF 3 Mia. des Nationalstrassenverkehrs ebenfalls bescheiden aus. Es ist deshalb acht zu geben, dass diese materielle und finanzielle Ungleichstellung nicht dazu führt, dass die Massnahmen der Agglomerationsprogramme nur zur ‚Randnummer' verkommen. Denn wie oben ausgeführt, zeigen die meisten der Nationalstrassen-Massnahmen ihre Wirkung vor allem in Städten und Agglomerationen.

In dieser Konsequenz ist die Bezeichnung ‚Agglomerationsverkehr' in den Abbildungen 24 und 29 des Erläuterungsberichts irreführend. Hier wäre es zutreffender diese Beträge mit ‚Anteile an Agglomerationsprogrammen' zu benennen.

→ **Antrag:** Im Zusammenhang mit der Finanzierung in den Kapiteln 2.2 bis 2.4 des Erläuterungsberichts ist anstelle des Begriffs ‚Agglomerationsverkehr' zwingend der Ausdruck ‚Anteile an Agglomerationsprogrammen' zu verwenden.

Bemerkungen zu einzelnen Fragen aus dem Fragenkatalog

A Neue Finanzarchitektur

1. Unterstützen Sie grundsätzlich die Neuordnung bei der Finanzierung der Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr (neuer Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds, Beibehaltung einer Spezialfinanzierung Strassenverkehr für übrige Beiträge)?

Teilweise. Die Neuordnung der Finanzierung mittels eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds wird grundsätzlich sehr begrüsst. Ebenfalls unterstützen wir das Beibehalten einer Spezialfinanzierung Strassenverkehr. Hingegen fehlt finanziell die Integration des Netzbeschlusses NEB in den NAF.

→ **Antrag:** Der NAF muss finanziell um den Netzbeschluss erweitert werden.

2. Unterstützen Sie grundsätzlich die Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)?

Ja. Die Integration der Beiträge an die Agglomerationsprogramme in einen gemeinsamen Fonds mit der Nationalstrassenfinanzierung wird begrüsst. Wie in den einleitenden Bemerkungen ausgeführt, ist diese Verschmelzung auch funktional vollauf zu begründen, da beide Verkehrssparten vordringlich dem Agglomerationsverkehr dienen.

3. Sind Sie mit der konkreten Ausgestaltung des Fonds einverstanden?

   a) Mit den vorgeschlagenen Finanzierungsquellen?

Ja. Das Setting der Finanzierungsquellen scheint uns richtig.

   b) Mit den zu finanzierenden Aufgaben?

Teilweise. Als Aufgaben sind die Elemente des Netzbeschlusses zwingend in den NAF aufzunehmen. Entsprechend sind die Finanzierungsquellen anzupassen. Hingegen wird der Übertrag der Leistungen an Hauptstrassen in Berg- und Randregionen vom Infrastrukturfonds zur Spezialfinanzierung Strassenverkehr ausdrücklich begrüsst.

   c) Mit der weiteren Ausgestaltung des Fonds?

Ja. Die Ausführungen zu den Regularien des NAF gemäss Kap 2.2. des Erläuterungsberichts scheinen uns plausibel und sinnvoll.

→ **Antrag:** Als finanzierende Aufgabe des NAF muss der Netzbeschluss ergänzt werden.

4. Wie beurteilen Sie die unter Ziffer 2.7.1 beschriebene Variante "Abschaffung Spezialfinanzierung Strassenverkehr / weiterführende Vereinfachung des Finanzierungssystems"?

Die Abschaffung der Spezialfinanzierung Strassenverkehr gemäss der Variante in Kap 2.7.1 des Erläuterungsberichts ist nicht zielführend.

Als Variante wird hingegen die Schaffung eines Strasseninfrastrukturfonds analog dem Bahninfrastrukturfonds vermisst. Ein solcher Strasseninfrastrukturfonds (Vorschlag: STRIF) könnte aus der Zusammenführung der Spezialfinanzierung Strassenverkehr und dem vorgeschlagenen NAF erreicht werden. Damit würde in der Schweiz eine klare und nach den Verkehrsträgern differenzierte Fondslandschaft zur Verfügung stehen. Die als Bestandteil des Agglomerationsprogramms bestehende Finanzierung der städtischen Schieneninfrastrukturen müsste dann aber folgerichtig nachträglich noch dem BIF zugesprochen werden.

Allgemein scheinen uns aber sowohl der Umfang wie auch die Tiefe der betrachteten Alternativen dürftig. So werden in Kap. 2.7.3 Vorschläge recht plakativ und wenig stichhaltig verworfen. In Anbetracht dessen, dass hier ein bedeutendes Segment des Bundeshaushalts auf neue Fundamente gestellt werden soll, lassen diese knappen Ausführen zu dem Schluss verleiten, dass valable Alternativen nicht mit der genügenden Ernsthaftigkeit geprüft worden sind.

An dieser Stelle wäre zumindest ein Auftrag zu formulieren, die hier nur kurz skizzierten Alternativen zu vertiefen, so dass materiell die Vorarbeiten für ein - möglicherweise mittelfristig gefordertes - Nachfolgemodell des NAF bereits fundiert vorliegen. Denn wie im Erläuterungsbericht in den Abbildungen zu den Kapitel 2.3.5.5. und 2.3.5.6. erkennbar ist, wird die Finanzierung auf das Jahr 2030 hin gegen Null laufen.

→ **Antrag 1:** Als Alternative zu den vorgeschlagenen Finanzierungsmodellen soll auch die Bildung eines Strasseninfrastrukturfonds unter Zusammenführung der SFSV und des NAF geprüft werden.

→ **Antrag 2:** Die unter Kap 2.7.3 skizzierten Alternativen sind im Rahmen von Forschungsaufträgen vertieft auf ihre Anwendbarkeit hin zu prüfen.

B Massnahmen zur Schliessung der Finanzierungslücke

5. Sind Sie grundsätzlich damit einverstanden, den Mineralölsteuerzuschlag zur Schliessung der Finanzierungslücke zu erhöhen?

Bedingt. Erhöhungen von Mineralölsteuerbeiträgen sind mit grosser Vorsicht zu begegnen. Die vorgeschlagene Massnahme scheint uns für den vorliegenden Vorschlag des NAF aber unumgänglich, sie hängt aber vom Ausgang der Volksabstimmung über ‚Milchkuh-Initiative' ab.

6. Sind Sie grundsätzlich mit der teilweisen oder gesamthaften Zweckbindung der existierenden Automobilsteuer für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds einverstanden?

Ja. Diese Klärung der Finanzströme wird unterstützt. Damit wird ein weiterer Schritt in Richtung einer spartenreinen Finanzierung von Bundesaufgaben erreicht.

7. Sind Sie mit der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 15 auf 45 Rappen pro Liter und einer Zweckbindung von höchstens zwei Dritteln der Einnahmen aus der Automobilsteuer einverstanden?

Über diese Frage wird erst nach der Volksabstimmung über die Milchkuh-Initiative zu befinden sein.

8. Sind Sie mit der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 12 auf 42 Rappen pro Liter und einer Zweckbindung der Einnahmen aus der Automobilsteuer oder Teilen davon einverstanden (Nebenvariante)?

Über diese Frage wird erst nach der Volksabstimmung über die Milchkuh-Initiative zu befinden sein.

9. Wenn Sie nicht mit der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags gemäss Haupt- oder Nebenvariante einverstanden sind:

   a) Wie hoch sollte die Erhöhung ausfallen?

Siehe Antwort Frage 8

   b) Auf was ist zu verzichten, wenn die Erhöhung tiefer als in der Haupt- oder Nebenvariante ausfallen sollte?

Siehe Antwort Frage 8

10. Sind Sie einverstanden, ab dem Jahr 2020 für Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken (bspw. Elektro-Automobile)

    a) neu eine Pauschalsteuer einzuführen und

Teilweise. Die Erhebung von Abgaben für Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken wird als sinnvoll erachtet. Denn unabhängig der Antriebsform entstehen die Kosten bei der Strasseninfrastruktur aus dem spezifischen Platzbedarf, den ein Fahrzeug auf der Fahrbahn für sich beansprucht. Insofern sind die Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken den Fahrzeugen mit konventionellen Verbrennungsmotoren gleich zu stellen. Eine Pauschale als Abgabe scheint uns hingegen wenig zukunftsgerichtet. Hier sollte in Analogie zu den Fahrzeugen mit konventionellen Verbrennungsmotoren die Abgabe in Form eines fixen Anteils pro Fahrzeug und eines variablen Anteils im Verhältnis zum Verbrauch gesucht werden.

    b) zur Finanzierung des NAF zu verwenden (siehe Frage 3a)?

Ja. Die Zuscheidung der Einnahmen aus den Abgaben zum NAF erachten wir als richtig.

11. Sind Sie einverstanden, dass der Bundesrat künftig auf der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag einen Teuerungsausgleich vornehmen kann?

Ja. Die Anwendung der Teuerung wird unterstützt. Sie bietet Gewähr, dass die Fondslösung auch in Zukunft über genügend Mittel verfügt, um die ihr zugetragenen Aufgaben finanzieren zu können. In der ohnehin grossen Volatilität des Benzinpreises aufgrund der Mechanismen des Weltmarkts wird die Teuerung für den Endkunden nur schwach spürbar sein.

12. Welcher der beiden vorgeschlagenen Varianten (Hauptvariante, Nebenvariante) geben Sie den Vorzug?

    a) Hauptvariante: Erhöhung Mineralölsteuerzuschlag auf 45 Rappen, Zweckbindung der Automobilsteuer zu maximal zwei Dritteln.

    b) Nebenvariante: Erhöhung Mineralölsteuerzuschlag auf 42 Rappen, Zweckbindung der Automobilsteuer bis zu hundert Prozent.

Siehe Antwort Frage 8

13. Schlagen Sie andere Massnahmen vor, um die Ausgaben und Einnahmen in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr und im Fonds nach dem Jahr 2017 ins Gleichgewicht zu bringen? Wenn ja, welche?

Nein. Der vorgeschlagene Ausgleichsmechanismus zwischen SFSV und NAF scheint uns zielführend, sofern er mit der nötigen Vorsicht und in gemässigtem Rahmen zur Anwendung gelangt. Weiter sollen bei der Frage um die Strassenfinanzierung die mit der FABI-Vorlage beschlossenen Finanzierungsmodalitäten beim Schienenverkehr nicht hinterfragt werden. Eine abschliessende Antwort ist aber erst nach der Abstimmung über die Milchkuh-Initiative möglich.

C Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

14. Sind Sie mit der Grundkonzeption zum strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen einverstanden?

Ja. Die Strukturierung der Projekte des Nationalstrassenverkehrs in Ausbauschritte (STEP's) analog zu den Projekten des Schienenverkehrs wird unterstützt. Damit aber zwischen den STEP's des BIF und denjenigen des NAF keine Begriffsverwirrung entsteht, sollten spezifische STEP-Bezeichnungen definiert werden. Ebenso sind deren Perioden zu harmonisieren und deren Botschaften zeitgleich dem Bundesparlament zum Entscheid vorzulegen. So besteht die Gewähr, dass schweizweit eine konsistente Verkehrsinfrastruktur-Finanzierung gelebt wird.

15. Sind Sie damit einverstanden, dass der künftige Kapazitätsausbau der Nationalstrassen in mehreren Ausbauschritten erfolgen soll?

Ja. Hinsichtlich der begrenzten Verfügbarkeit der finanziellen Mittel, aber auch dem begrenzten Umsetzungsvolumen von Infrastrukturvorhaben durch die Bauwirtschaft ist die Gliederung des Ausbaus in mehreren Schritten sinnvoll.

Hingegen besteht die Gefahr, dass aufgrund der langen planerischen und verfahrensmässigen Vorlaufzeit der Ausbauschritte neue neuralgische Kapazitätsengpässe erst in einem der folgenden Ausbauschritte platziert werden können. Damit läuft das neue Finanzierungsmodell Gefahr, dass in den STEP's nur noch Projekte für ‚Reparaturen' von arg überlasteten Abschnitten enthalten sind. Diese Wirkung soll vermieden werden, denn sie würde mittelfris-

tig die Akzeptanz der vorgeschlagenen Finanzierungslösung verlieren. Aus diesem Grund sind die STEP's so zu organisieren, dass einerseits vorwiegend jene Massnahmen zur Umsetzung gelangen, die auf Basis eines konsistenten Nationalstrassen-Zielbilds die langfristige Funktionstüchtigkeit der Nationalstrassen gewährleisten, andererseits auch ein Anteil eines STEP zur Behebung von kurzfristig entstandenen Engstellen mit hohem Leidensdruck bereit steht.

Bezogen auf die konkrete Ausgestaltung der nächsten Ausbauschritte bei den Nationalstrassen gemäss Abbildung 35 und 36 des Erläuterungsberichts gilt es für den Raum Basel folgende zusätzlichen Bemerkungen zu machen:

- Die Belastung der Nationalstrassen 2012 gemäss Abbildung 3 des Erläuterungsberichts zeigt im Raum Basel die zweithöchste Querschnitts-Belastung der Schweiz. Dem gegenüber fallen gemäss Abbildung 35 des Erläuterungsberichts in den Realisierungsschritten 2030 und 2040 nur CHF 1.6 Mia. von gesamthaft CHF 13.9 Mia. in den Raum Basel.
- Für den ersten Ausbauschritt 2030 sind gemäss Abbildung 36 des Erläuterungsberichts zur Behebung des Abschnitts Hagnau – Schwarzwald CHF 1.1 Mia. vorgesehen. Bezogen auf das Gesamtvolumen des ersten Ausbauschrittes von rund CHF 7 Mia. scheint uns dieser Betrag angemessen. Die Engstelle zwischen Hagnau und Schwarzwaldtunnel ist denn auch für eine Vielzahl der Staustellen auf weiteren Abschnitten der Nationalstrassen und den kantonalen Hochleistungsstrassen verantwortlich. Deren vordringliche Behebung ist essentiell für die Funktionstüchtigkeit des Strassennetzes in der ganzen Region Basel.
- Der Platzierung des 8-Spur-Ausbaus des Abschnitts Augst – Hagnau erst in einem Ausbauschritt 2040 gemäss Abbildung 35 des Erläuterungsberichts ist hingegen nicht akzeptierbar. Hier scheint der Bund die tatsächliche Stausituation auf diesem Abschnitt und dessen negative Auswirkungen auf das ungeordnete Kantonsstrassennetz zu ignorieren.
- Dieser Sachverhalt deckt sich mit der Feststellung, dass in Grafiken zu Staustunden, die sich auf Daten des ASTRA beziehen (Bsp. NZZ: Jahrestotal Stautage 2012 http://www.nzz.ch/aktuell/inland-sommerserie-schweizer-karten-interaktiv/vergleich-staukontenpunkte-schweiz-1.18121685), die Stausituation auf den Nationalstrassen im Raum Basel unverhältnismässig schwach ausgewiesen wird.

- Die Behebung dieses neuralgischen Abschnitts zwischen der Vereinigung der zwei grossen Nationalstrassen A2 und A3 in Augst bis zur Verzweigung Hagnau ist zwingend ebenfalls im Ausbauschritt 2030 zu platzieren.
- Der Kanton Basel-Landschaft hat diese Forderung bereits bei der Vernehmlassung zum Programm Engpassbeseitigung so dargelegt.

→ **Antrag 1: Der Kanton Basel-Landschaft verlangt eine Überprüfung der Platzierung der Massnahme 8-Spur-Ausbau Hagnau – Augst in den Ausbauschritt 2030.**

→ **Antrag 2: Die Vorlage soll mit einer Grafik zu den Staustunden auf dem Schweizerischen Nationaltrassennetz ergänzt werden.**

→ **Antrag 3: Als Basis der Ausbauschritte sollen neben den Verkehrsqualitäten auf den betreffenden Nationalstrassenabschnitten auch dessen Implikationen auf das untergeordnete Kantonsstrassennetz mit berücksichtigt werden.**

D Weitere Bemerkungen

16. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bemerkung 1: Verzicht auf Übertrag der Restmittel Aggloprogramm in IF auf den NAF.

Nach der Mittelfreigabe für das Agglomerationsprogramm 2. Generation werden im Infrastrukturfonds noch Restmittel in der Höhe von rund CHF 250 Mio. für die Aggloprogramme verbleiben. Mit Annahme der NAF-Vorlage steht die 3. Generation des Aggloprogramms auf soliden Finanzgrundlagen und ist nicht auf die Restmittel aus dem IF angewiesen. Deshalb sind die Restmittel für die Umsetzung von weiteren wichtigen Projekten im Agglomerationsprogramm 2. Generation einzusetzen.

→ **Antrag: Die Restmittel Agglomerationsprogramm des Infrastrukturfonds sind für Projekte der 2. Generation einzusetzen.**

Bemerkung 2: Kostensimulation NAF und SFSV: In den Kostensimulationen von NAF und SFSV der Kapitel 2.3.5.5. und 2.3.5.6 zeigen sich je nach Variante Finanzierungsengpässe in den Jahren 2026 bis 2030 beim SFSV und in den Jahren 2030 bis 2038 beim NAF, obwohl sich der NAF nicht verschulden darf. Dies unter Zuhilfenahme einer Einmal-Einlage im Jahr 2016 vom NAF in die SFSV. Dies sind wenig erfolgversprechende Aussichten für eine neue Finanzierungsgrundlage. Hier hätte die Simulation so ausgelegt werden müssen, dass

dank Ausgleichsmechanismus zwischen NAF und SFSV keiner der beiden Töpfe in die Defizitzone gelangt.

→ **Antrag: Die Kostensimulationen von NAF und SFSV sind in der Hinsicht zu überarbeiten, dass keine Unterfinanzierung erkennbar wird.**

Wir hoffen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, Ihnen mit unserer Stellungnahme dienen zu können, und danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

Liestal, 10. Juni 2014

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:
Wüthrich

der Landschreiber:
Vetter