Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.bs.ch/regierungsrat

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strassennetze
Netzplanung
3003 Bern

joerg.haeberli@astra.admin.ch

Basel, 9. September 2025

Regierungsratsbeschluss vom 9. September 2025
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK; Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse SIN; Anhörung der Kantone und Gemeinden; Vernehmlassung; Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Juni 2025 haben Sie uns die Anhörungsunterlagen zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und lassen Ihnen nachstehend unsere Anträge und Bemerkungen zukommen.

1. Grundsätzliche Einschätzung

Mit der aktuellen Vorlage des SIN wurde der Konzeptteil vollständig überarbeitet. Die dargestellten Planungsgrundsätze sowie die sachplanrelevanten Vorhabentypen sind fachlich fundiert und nachvollziehbar. Die strategische Herleitung der Ziele und die differenzierte Berücksichtigung raumplanerischer, verkehrlicher und umweltbezogener Aspekte vermitteln ein kohärentes Gesamtbild der zukünftigen Ausrichtung der Nationalstrasseninfrastruktur.

Trotz einer starken Kürzung des Konzeptteils sind wichtige Aussagen und Inhalte nach wie vor enthalten. Diese Straffung wird daher begrüsst, weil das Dokument dadurch verständlicher wird.

Ebenso begrüssen wir, dass das Bundesgesetz über die Velowege im SIN berücksichtigt wird und dass klare Ziele zur Qualität der Anlagen für den Langsamverkehr formuliert werden.

Allerdings vermissen wir im Konzept Aussagen zum Umgang mit den Klimazielen des Bundes. Wie trägt der Infrastrukturteil Strasse künftig zur Erreichung der Klimaziele des Bundes bei? Wesentliche Gesetzesgrundlagen werden im Sachplan aufgeführt, wie z.B. das Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz, das Bundesgesetz über den Wald oder weitere Grundlagen wie die Bodenstrategie Schweiz oder die Strategie Biodiversität Schweiz. Aber es fehlen Aussagen zum Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit und zur langfristigen Klimastrategie der Schweiz.

Im Konzeptteil unterstreicht der Bund zudem, dass Potenziale von Verkehrsmanagementmassnahmen vor Erweiterungen oder Neubauten der Anlagen auszuschöpfen sind. Entsprechend würden wir es begrüssen, wenn diese Massnahmen im SIN auch vermehrt einfliessen. Zum Beispiel

fehlen Aussagen zu Projekten im Bereich Geschwindigkeitsharmonisierung und Gefahrenwarnung (GHGW), die auf stark belasteten Abschnitten mit vielen Anschlüssen zur Entlastung beitragen können, und sich ebenfalls auf Raum, Umwelt und Verkehrssicherheit auswirken. Ebenso vermissen wir Aussagen zum Potenzial von Bewirtschaftungsmassnahmen (z.B. Mobility-Pricing).

Antrag:
Wir beantragen, dass das Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit sowie die langfristige Klimastrategie der Schweiz bei der weiteren Überarbeitung des Teils Infrastruktur Strasse aufgeführt und berücksichtigt werden.

Wir beantragen, dass das Potenzial von Verkehrsmanagement- und Bewirtschaftungsmassnahmen gemäss der Entwicklungsstrategie V4 des Sachplans Verkehr, Teil Programm anhand konkreter Massnahmen stärker untermauert wird.

2. Anträge zu den einzelnen Änderungsvorschlägen

Antrag:
Kapitel 2.4.: Grundsätze zur Weiterentwicklung von funktionsfähigen und zuverlässigen Nationalstrassen:

- Aufnahme einer Aussage zur Minderung von potenziellen negativen Effekten neuer Technologien und Ergänzung, dass diese Technologien auch zur Reduktion der Umweltbelastung beitragen sollen (gemäss Sachplan Verkehr, Teil Programm, V4).
- Ergänzung von Bewirtschaftungsmassnahmen der Nutzung von Nationalstrassen, wie Mautsysteme u. Mobility-Pricing, und Verkehrsmanagement/-regelungen, wie zeitliche Temporegimes, Carpool-Lanes u.ä., sowie von Massnahmen zur Änderung des Verkehrsverhaltens, wie steuerliche Anpassungen u.ä.
- Als verkehrliche Aufgabe des Nationalstrassennetzes ist der Beitrag zur Ermöglichung der angestrebten Innenentwicklung dank Kanalisierung des Verkehrs rund um die grösseren Siedlungen zu erwähnen.

Begründung:

- Bei der Aussage, dass Potenziale aus absehbaren technologischen Entwicklungen wie automatisiertes Fahren gewinnbringend genutzt werden sollen, vermissen wir ein Bekenntnis dazu, potenzielle negative Effekte (z.B. Mehrverkehr aufgrund von Attraktivitätsgewinnen des MIV, tieferer Besetzungsgrad pro Fahrzeug oder gar Kantons- und Gemeindestrassen belastende Leerfahrten autonomer Fahrzeuge) dieser Technologien auf die Kantone und Gemeinden sowie die Bevölkerung einzuschränken. Zudem sollen diese Technologien auch zur Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs eingesetzt werden.
- Nicht nur Potenziale aus technologischen Entwicklungen oder der verstärkte Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien im Sinne von Pull-Massnahmen sind zu nutzen, denn diese führen nicht zwingend zu einer Abnahme des Verkehrs (z.B. Elektromobilität) und zu einer Reduktion des Bedarfs an teurer Infrastruktur. Auch Massnahmen zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens (Push-Massnahmen) sind notwendig, die zu einer Entlastung der bestehenden Nationalstrassen und damit zu deren Funktionsfähigkeit und Zuverlässigkeit beitragen können.
- Gemäss Zielen des Bundes (Kap. 2.2) ist die verkehrliche Funktionalität der Nationalstrassen so sicherzustellen, dass der Strassenverkehr rund um die grösseren Siedlungen weitestmöglich kanalisiert und Ausweichverkehr auf das nachgelagerte Strassennetz vermieden werden kann. Dies geht aus den aufgezählten verkehrlichen Aufgaben des Nationalstrassennetzes nicht hervor.

Antrag:
Kapitel 2.4.: Grundsätze zur Unterstützung der erwünschten Raumentwicklung

- Absatz 2: Ergänzen der Aussage zur Chance für die Etablierung von intermodalen Verkehrsangeboten mit Bezügen zu den Verkehrsdrehscheiben und einem Handlungsgrundsatz aus der Entwicklungsstrategie V1 gemäss Sachplan Verkehr, Teil Programm.
- Absatz 3: Die Aussage zu veränderten Verbindungsqualitäten und zu Erreichbarkeitsgewinnen ist insofern zu relativieren, als sie einer Siedlungsstruktur der kurzen Wege gemäss Zielbild Mobilität und Raum 2050 entgegenwirken kann und diesem Umstand mit entsprechenden Massnahmen begegnet werden muss.

Begründung:

- Bei der Aussage, dass intermodale Verkehrsangebote die Nationalstrassen in hochbelasteten Abschnitten anteilsmässig entlasten können, würden wir einen Bezug zu den Verkehrsdrehscheiben gemäss Sachplan Verkehr Teil Programm begrüssen. Dasselbe gilt auch zum Handlungsgrundsatz des Sachplans Verkehr Teil Programm, dass das Umsteigen auf flächen- und emissionsarme Verkehrsträger und -mittel so früh wie möglich stattfinden soll (V1).
- Wenn die Erreichbarkeitsgewinne dazu führen, dass weite(re) Wege im Pendlerverkehr gefördert werden, wird damit den Bundeszielen zu Klimaschutz und Innenentwicklung entgegengewirkt und mittel- bis langfristig kontraproduktiv Mehrverkehr induziert, der wiederum die Zuverlässigkeit und Funktionalität des Strassensystems beeinträchtigt.

Antrag:
Kapitel 3.1: Erweiterung der Infrastruktur zur Sicherstellung der Funktionalität, Abschnitt Vorgehen

- Wir bitten, den Abschnitt Vorgehen zu präzisieren.

Begründung:

- In den ersten beiden Sätzen in diesem Abschnitt ist jeweils von einem Berichtszeitraum von vier Jahren die Rede. Ist damit der gleiche Berichtszeitraum gemeint? Werden der Bericht zum Zustand der Nationalstrassen und der Bericht zu den vorgesehenen Kapazitätserweiterungen gleichzeitig der Bundesversammlung vorgelegt? Falls dem so ist, sollte dies textlich stärker miteinander verknüpft werden.
- Im letzten Satz werden Studien zur Erhebung der Probleme genannt. Dienen diese der vorher erwähnten Berichterstattung? Wenn ja, sollte dieser Satz an den Anfang gestellt werden und ein entsprechender Bezug zur Berichterstattung gemacht werden.
- Des Weiteren wird in dem Satz gesagt, dass der "Bund" die Studien durchführt. Wenn mit dem "Bund" das "ASTRA" gemeint ist, sollte dies entsprechend genannt werden. Generell ist mehrmals im Bericht lediglich vom "Bund" die Rede. Wenn es explizit das "ASTRA" ist, sollte dies zum besseren Verständnis genannt werden.

Antrag:
Erläuterungsbericht, Kapitel 2.4 Synopse Änderungen Konzeptteil

- Bitte im Erläuterungsbericht ergänzen, wo die Themen Lärmschutz und Störfallvorsorge im überarbeiteten Konzeptteil thematisiert werden.

Begründung:

- Im Erläuterungsbericht wird darauf hingewiesen, dass die Kapitel 4.9 Lärmsanierung und Lärmschutz sowie 4.10 Massnahmen Störfallvorsorge entfallen. Die Streichung wird im Erläuterungsbericht nicht begründet. Allerdings stimmt es nicht, dass diese Themen aus dem Sachplan entfallen. Sie sind vielmehr neu als Planungsgrundsätze im Kapitel 2 des neuen Programmteils (Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge und Schutz vor Immissionen) enthalten. Dies wird grundsätzlich begrüsst. Um Missverständnisse zu vermeiden, empfehlen wir daher den Erläuterungsbericht entsprechend zu korrigieren bzw. zu ergänzen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Rückfragen stehen Ihnen gerne im Bau- und Verkehrsdepartement folgende Ansprechpartner zur Verfügung:

- Städtebau & Architektur, Frau Bettina Rahuel, bettina.rahuel@bs.ch, Tel. 061 267 67 70
- Amt für Mobilität, Frau Barbara Auer, barbara.auer@bs.ch, Tel. 061 267 40 39

Freundliche Grüsse
Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident

Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin