



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62
Fax: +41 61 267 85 72
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation –
UVEK
Frau Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Basel, 20. September 2022

Präsidialnummer: P220809

Regierungsratsbeschluss vom 20. September 2022

Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur; Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 3. Juni 2022 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und lassen Ihnen nachstehend unsere Anträge und Bemerkungen zukommen.

1. Grundsätzliche Einschätzung

Im Bewusstsein, dass ein Verzicht auf die laufenden Erneuerungen mittelfristig zur Stilllegung der Autoverlade führen würde und dies für die betroffenen Regionen unverhältnismässig grosse negativen Konsequenzen hätte, unterstützt der Regierungsrat die Vorlage.

Zugleich stellt der Regierungsrat fest, dass die betroffenen Autoverlade die Abwicklung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) vereinfachen und attraktiver machen, was eine Umstellung auf umweltfreundliche und ressourcenschonende Verkehrsarten, insbesondere auf den Öffentlichen Verkehr, verzögert. Deswegen definiert der Regierungsrat unter Punkt 2 zwei Anträge, die eine langfristige Reduktion des gesamten MIV als Ziel haben.

Die Vorlage über einen Zusatzkredit für die Finanzierung von Vorhaben zur Erneuerung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur betrifft den Kanton Basel-Stadt nicht direkt. Wie im dazugehörigen Erläuterungsbericht festgehalten, hat die vorliegende Vorlage keine finanziellen Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden, da der Bund die Investitionsbeiträge alleine finanziert. Ebenfalls ist keine Erhöhung des Personalbestandes (daher weder beim Bund noch bei den Kantonen) erforderlich.

Die Autoverlade haben jedoch eine verkehrliche Auswirkung auf andere Regionen der Schweiz, wenn entweder der Ausgang oder das Ziel des Verkehrs ausserhalb der per Autoverlad durchquerten Region liegt (Zubringer) oder wenn weder der Ausgang noch das Ziel des Verkehrs in der per Autoverlad durchquerten Region liegt (Transit).

Entsprechend fliesst ein grosser Teil des Fremdverkehrs aus der Richtung Südwest-Deutschland, Nordfrankreich, Holland oder Belgien über die hochbelastete N2 durch die Region Basel. Demnach ist der Kanton Basel-Stadt von der hier zu prüfenden Vorlage indirekt stark betroffen.

2. Anträge des Kantons Basel-Stadt

2.1 Ausarbeiten einer statistischen Grundlage über Ausgang, Verlauf und Ziel des Verkehrs an den einzelnen Autoverladen

Antrag:

Wir beantragen die Ausarbeitung einer statistischen Grundlage über Ausgang, Verlauf und Ziel des Verkehrs an den einzelnen Autoverladen. Diese kann sowohl aus dem hier zu prüfenden Zusatzkredit als auch aus den anderen beim Bund dem MIV zur Verfügung stehenden Mittel finanziert werden. Es soll aufgezeigt werden, über welche (National-)Strassen der Zubringer- und Transitverkehr zu den Autoverladen verläuft.

Begründung:

Der zu den Autoverladen gelangende Zubringer- und Transitverkehr wickelt sich davor über diverse (National-)Strassen ab. In der Vernehmlassung befindet sich aktuell die «Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz», mit welcher unter anderem diverse Kapazitätsengpässe an den Nationalstrassen beseitigt werden sollen. Es ist leicht zu erkennen, dass der oben erwähnte Zubringer- und Transitverkehr einen Anteil an diesen Kapazitätsengpässen bildet.

Mit der beantragten statistischen Grundlage sollen die Verteilung und folglich auch die Kostenkonsequenzen des Autoverlad-Verkehrs in den anderen Regionen der Schweiz transparent gemacht werden.

Die statistische Grundlage wird ausserdem ermöglichen, die Auswirkungen des Autoverlad-Verkehrs auf die Umwelt in allen Regionen der Schweiz abzuschätzen.

2.2 Ausarbeitung der Konzepte für eine Reduktion der negativen Auswirkungen der Autoverlade

Antrag:

Wir beantragen – unter Verwendung der unter Punkt 2.1 beantragten statistischen Grundlage – für die betroffenen Autoverlade jeweils Konzepte zu erarbeiten, wie deren negativen verkehrlichen Auswirkungen reduziert werden können. Die Konzepte können sowohl aus dem hier zu prüfenden Zusatzkredit als auch aus den anderen beim Bund dem MIV zur Verfügung stehenden Mittel finanziert werden. Ziel ist es, mögliche Massnahmen aufzuzeigen wie beispielsweise die Verlagerung des Fern-Individualverkehrs auf den Öffentlichen Verkehr oder die Optimierungen bei den Autoverladen.

Begründung:

Im Erläuterungsbericht zur Vorlage wird festgehalten: «Die Autoverlade entlasten die Umwelt, indem längere Umwegfahrten und Staus auf anderen, zum Teil stark belasteten Strassenabschnitten vermieden werden. Die vom Strassenverkehr verursachten negativen Auswirkungen auf Gesundheit und Umwelt können dadurch gesenkt werden.» Sobald der Zubringer- und Transitverkehr in der Gegend des Autoverlads ankommt, trifft diese Aussage zweifelsohne zu. Die Umwelteinwirkungen auf dem Weg dorthin bleiben jedoch unverändert.

Noch sinnvoller als ein möglichst umweltschonender Autoverlad wäre es aus der Sicht des Regierungsrats, wenn die Teilnehmenden des Zubringer- und Transitverkehrs auf die (unter Umständen mehrere Hundert Kilometer lange) Anreise mit dem eigenen motorisierten Fahrzeug verzichten und beispielsweise mit der vorhandenen Bahnverbindung anreisen.

Diese verkehrliche Belastung entlang der Anreisestrecke kann massiv sein. Im Winter 2021/2022 haben uns die Berichte erreicht, wonach die entlang der N28 liegenden Gemeinden ihre Ortsstrassen infolge des Schleichverkehrs schliessen mussten. Auf der N28 verläuft auch der Zufahrtsverkehr zum Vereina-Autoverlad. Dessen Anteil am Gesamtverkehr kann der gemäss Antrag 1 zu erstellenden statistischen Grundlage entnommen werden.

Mit jedem Gast, der mit dem Zug statt mit eigenem Personenwagen durch den Vereina Tunnel reist, werden die betroffenen Gemeinden entlastet.

Es könnte ebenfalls geprüft werden, ob der Autoverlad bereits bei der Abzweigung der N28 von der N3 bei Landquart oder gar – aus der Sicht des Kantons Basel-Stadt besonders vorteilhaft – noch vor der Einreise in die Schweiz erfolgen könnte. Bereits vorhanden sind beispielsweise die Autozüge von Hamburg oder Düsseldorf nach Villach, Verona oder Lörrach direkt vor der Landesgrenze bei Basel-Stadt.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Rückfragen steht Ihnen gerne Herr Dr. Roger Reinauer, Leiter Tiefbauamt, roger.reinauer@bs.ch zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin