

# Regierungsratsbeschluss

vom 23. April 2019  
Nr. 2019/676  
KR.Nr. A 0134/2018 (BJD)

## **Auftrag Fraktion FDP.Die Liberalen: Hochleistungsstrasse/Autobahnverbindung Basel-Delémont Stellungnahme des Regierungsrates**

---

### **1. Auftragstext**

Der Regierungsrat wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit den Kantonen BS, BL und Jura, folgende Punkte abzuklären:

Die Kapazität der Strassenverbindung für den MIV als Hochleistungsstrasse zwischen den Grossräumen Basel und Delémont ist zu überprüfen. Der Regierungsrat soll dazu ein baureifes Projekt vorlegen - welches anschliessend über die verschiedenen Programme des Bundes finanziert werden kann (z.B. Agglo-Programm).

Dabei ist der Anschluss Aesch Nord (Dornach) und/oder der Knoten Angenstein in die Planung mit einzubeziehen und die Linienführung der neuen Strasse mit den Möglichkeiten der Wirtschaftsförderung entlang dieser Linien zu optimieren.

Im Sinne eines raschen Beitrags zur Kapazitätssteigerung soll dies möglichst rasch umgesetzt werden.

### **2. Begründung**

Für den Verkehr tausender Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer aus dem Raum Jura, Schwarzbubenland, Laufental sowie dem angrenzenden Elsass, welche täglich in die Agglomeration Basel pendeln, ist die zur Verfügung stehende Infrastruktur beim MIV und beim ÖV ungenügend. Praktisch täglich kann man deshalb von entsprechenden Staumeldungen hören und lesen (Knoten Angenstein). Auch der übrige Regionalverkehr trägt zu dieser Überlastung bei.

Die Modelle gehen überdies davon aus, dass die Pendlerströme zwischen den o.g. Räumen zunehmen werden - und damit logischerweise auch der Bedarf für gesteigerte Kapazität der Verkehrsinfrastruktur. Dies insbesondere nach der Fertigstellung der Autobahnverbindung zwischen Biel und Delémont. Das übliche Verhältnis beförderter Personen zwischen MIV und ÖV findet sich in dieser Verbindung überhaupt nicht - es neigt eindeutig und viel zu stark in Richtung ÖV.

In der Strassenverbindung zwischen Basel und dem Arc Lémanique mit den grossen Zentren Genève und Lausanne fehlt nun nur noch das letzte Stück der Transjurane: Delémont-Basel (d.h. Grossraum «Angenstein», als derzeitiger Endpunkt der Schnellstrasse H18). Die aktuelle Situation präsentiert Hochleistungsstrassen von Genf bis Delémont; ab Delémont geht's wie in alten Zeiten über Land weiter... Eine gleichwertige und vollständige Redundanz-Verbindung als Alternative zur derzeitigen Streckenführung über die A2 wird die Verkehrsüberlastung auf beiden Ästen merklich reduzieren.

Die bessere Verkehrsverbindung der Sprachräume «Deutsch» und «Français» kann überdies einen spürbaren Einfluss auf die kulturelle Verständigung geltend machen - und dadurch einen staatspolitischen Beitrag zur Stärkung des Zusammenhalts zwischen den alemannischen und frankophonen Landesteilen der Schweiz leisten. Aktuell werden die Grossräume Basel und Delémont über die H18 (bis Aesch/Angenstein) und anschliessend über die Überlandstrecke verbunden - mit teilweise mangelnden Sicherheiten und ungenügender Umweltbilanz (Gewässerschutz, Lärmschutz, etc.).

Auf zahlreichen Ebenen funktioniert die Zusammenarbeit der Nordwestschweizer Kantone. In den Parlamenten der Kantone Basel-Stadt, Basel-Land, Jura und Solothurn werden deshalb inhaltlich gleichlautende Vorstösse zur Autobahnverbindung Basel-Delémont eingereicht.

### **3. Stellungnahme des Regierungsrates**

Am 12. Februar 2017 haben Volk und Stände den Verfassungsbestimmungen für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) zugestimmt. Damit wurden auch die grundsätzlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (Netzbeschluss, NEB; SR 725.11) geschaffen. Der NEB tritt am 1. Januar 2020 in Kraft. Die für den Bund mit der Übernahme der NEB-Strecken verbundenen Kosten für Betrieb, Unterhalt sowie den zukünftigen Ausbau werden ab diesem Zeitpunkt über den NAF finanziert werden.

Es wird somit in Zukunft nicht mehr Aufgabe der Kantone sein, für den Ausbau der NEB-Strecken Projekte zu erarbeiten und zur Baureife zu bringen. Dazu ist ab dem Jahr 2020 grundsätzlich der Bund zuständig. Dies gilt auch für die H18: Die H18 verbindet den Raum Basel mit dem Kanton Jura und somit die Nationalstrassen A2 und A3 mit der Transjurane A16. Die H18 ist somit ein wichtiger Bestandteil der Strasseninfrastruktur in der Nordwestschweiz.

Die beiden Abschnitte der H18 zwischen den Anschlüssen Hagnau (A2) und Aesch sowie Aesch und Delémont-Est (N16) werden also mit dem Inkrafttreten des Netzbeschlusses Bestandteil des Nationalstrassennetzes und gehen damit per 1. Januar 2020 in das Eigentum des Bundes über. Der Bund, namentlich das Bundesamt für Strassen ASTRA, ist somit ab dem Jahr 2020 verantwortlich für den Betrieb, Unterhalt und den zukünftigen Ausbau der H18.

Das ASTRA will die nationale Verkehrsinfrastruktur mit gezielten Ausbauten leistungsfähig halten. Diese Ausbauten werden künftig - analog zur Bahn - im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen (STEP-NS) bestimmt und schrittweise umgesetzt. Der Ausbau der H18 ist im aktuellen STEP-NS jedoch nicht erwähnt. Die Kantone Basel-Landschaft und Jura sind als direkt betroffene Kantone beim Bund bereits vorstellig geworden. Sie fordern, dass bei der nächsten Aktualisierung des STEP-NS im Jahr 2023 der Ausbau der H18 in das Programm aufgenommen und planerisch zeitnah in Angriff genommen wird. Der Kanton Solothurn unterstützt die Forderung der Kantone Basel-Landschaft und Jura.

Zudem treiben die Kantone Solothurn und Basel-Landschaft gemeinsam das Projekt «Zubringer Dornach an die H18» als wichtiges Strasseninfrastrukturprojekt im Raum Dornach - Aesch voran. Dazu haben die beiden Kantone eine kantonsübergreifende Projektorganisation gegründet. Im Rahmen dieser Zusammenarbeit konnte auf Intervention der beiden Kantone, insbesondere auch anlässlich der letztjährigen Stellungnahme zum STEP-NS (Ausbauschnitt 2019) erreicht werden, dass das Projekt «Vollanschluss Aesch an die H18» aus der NEB-Strecke Basel - Delémont herausgelöst und im Rahmen des Agglomerationsprogrammes Basel 2. Generation durch den Kanton Basel-Landschaft umgesetzt wird. Damit wird die Voraussetzung für die mittelfristige Realisierung des Zubringers Dornach geschaffen. Der Baubeginn des Vollanschlusses Aesch ist Ende 2019 vorgesehen. Die Projektierung des Zubringers Dornach ist auch Bestandteil des IAFP 2020 - 2023 des Kantons Solothurn.

Wir unterstützen somit sämtliche Anstrengungen unserer Nachbarkantone zur Verbesserung der Strassenverbindung Basel - Delémont. Die Erfüllung des Auftrages gemäss vorliegendem Auftrags text liegt jedoch aufgrund unserer obigen Ausführungen nicht in der Kompetenz der Behörden des Kantons Solothurn.

#### **4. Antrag des Regierungsrates**

Erheblicherklärung mit folgendem Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, sich - in Abstimmung mit den Kantonen Basel, Basel-Landschaft und Jura - bei den Bundesbehörden für eine rasche Stärkung der Verkehrsbeziehungen zwischen Basel und Delémont einzusetzen.



Andreas Eng  
Staatsschreiber

#### **Vorberatende Kommission**

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission

#### **Verteiler**

Bau- und Justizdepartement  
Bau- und Justizdepartement (br)  
Amt für Verkehr und Tiefbau (hei/rom)  
Amt für Raumplanung  
Aktuarin UMBAWIKO (ste)  
Parlamentdienste  
Traktandenliste Kantonsrat