

Zusammenstellung der strategisch wichtigen Verkehrsvorhaben im Dreieck Bern–Basel–Zürich



Positionspapier der Baudirektoren und
Direktoren des öffentlichen Verkehrs der
Kantone Bern, Solothurn, Basel-Stadt,
Basel-Landschaft, Aargau und Jura



Dieses von den Baudirektoren und Direktoren des öffentlichen Verkehrs der Kantone Bern, Solothurn, Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Jura ausgearbeitete Positionspapier wurde am 1. Juni 2007 von der KöV NWCH in Basel verabschiedet.

Es wurde den Bundesparlamentarierinnen und -parlamentariern und interessierten Kreisen anlässlich der Podiumsveranstaltung "**ZEB: Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur oder Zugverkehr mit Engpässen und Behinderungen?**" vom 5. Juni 2007 erstmals vorgelegt.

Kontaktadresse:

Departement Bau, Verkehr und Umwelt

Abteilung Verkehr

Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau

Telefon 062 835 33 33

Telefax 062 835 33 39

Inhalt

1	Einleitung	4
2	Ausgangslage	5
2.1	Verkehrspolitik in Bewegung	
2.2	Bedeutung des Raums Bern–Basel–Zürich	
2.3	Hohe Dynamik im Verkehr – Kapazitäten am Limit	
2.4	Fehlende Kapazitäten auf der Schiene	
2.5	Engpässe auf dem übergeordneten Strassennetz – Staus in den Agglomerationen	
3	Zielsetzungen in aktuellen verkehrspolitischen Dossiers	8
3.1	Sachplan Verkehr	
3.2	Nationalstrassen	
3.3	Agglomerationspolitik	
3.4	Fonds für Agglomerationsverkehr und Nationalstrassen	
3.5	NEAT	
3.6	Gateway Limmattal	
3.7	ZEB	
3.8	Bahnreform 2	
3.9	Leistungsvereinbarung Bund-SBB 2007–2010 und 9. Rahmenkredit der Privatbahnen	
4	Wichtige Vorhaben	10
5	Fazit	12
Anhang	Objektblätter	13

1 Einleitung

Die grössten Städte mit ihren Einzugsbereichen sind mehr denn je die treibenden Kräfte der Entwicklung. Die Metropolen ziehen Menschen und Arbeitskräfte an. Die wichtigsten Aktionskräfte und Entscheidungszentren sind auf sie konzentriert. Die fünf wichtigsten Wirtschaftsräume der Schweiz – Bern, Ticino, Genève-Lausanne, Basel und Zürich – wachsen jedoch zunehmend zu grossflächigen Räumen zusammen.

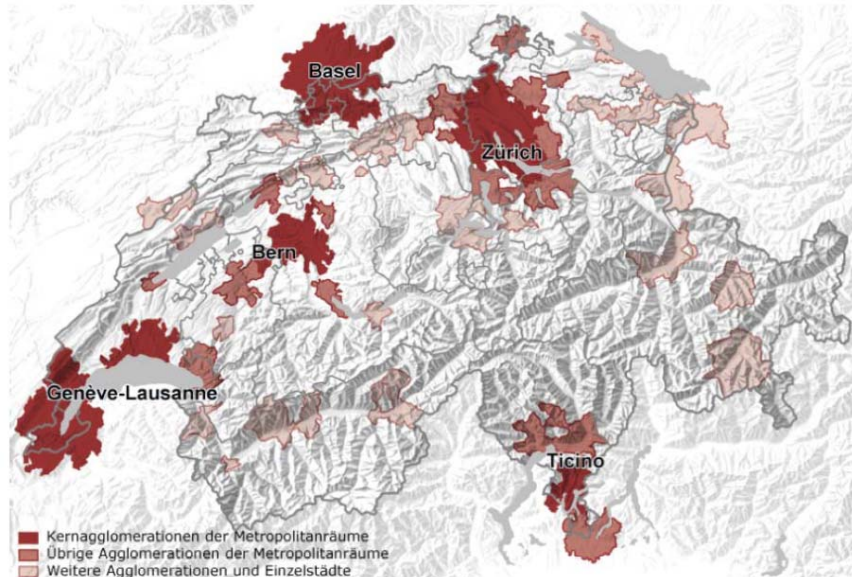


Abbildung: Metropolitanräume in der Schweiz (Quelle: ARE)

Die Wirtschaftsräume Bern, Basel und Zürich sind verkehrlich eng miteinander verflochten und es bestehen viele gemeinsame Interessen in der Verkehrspolitik. Die Position aller Kantone in diesem Raum kann gestärkt werden, wenn die zentralen Anliegen im Verkehr, namentlich gegenüber dem Bund, gemeinsam vertreten werden.

Die zentralen Anliegen lassen sich in drei Stossrichtungen zusammenfassen:

- Sicherstellen des Verkehrs auf Schiene und Strasse sowie gute Verbindungen zwischen den Zentren im Dreieck Bern–Basel–Zürich.
- Sicherstellen einer nachhaltigen Entwicklung beim Agglomerationsverkehr innerhalb der einzelnen Agglomerationen.
- Gute Verkehrsanbindung des Raums Bern–Basel–Zürich Richtung Westschweiz, Tessin und den benachbarten Metropolen (Paris, Lyon, Frankfurt, Stuttgart, Zürich und Mailand).

2 Ausgangslage

2.1 Verkehrspolitik in Bewegung

In der Verkehrspolitik ist vieles in Bewegung. Die 1. Etappe der Bahn 2000 wurde am 12. Dezember 2004 in Betrieb genommen, der Lötschbergbasistunnel wird Mitte 2007 eröffnet, der Gotthardbasistunnel ist im Bau und der Ceneri-Basistunnel wurde beschlossen. Der HGV-Kredit zum Anschluss der Schweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz wurde im Frühling 2005 und das Gesetz zum Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz (Infrastrukturfonds) im September 2006 vom Parlament beschlossen. Der Programmteil zum Sachplan Verkehr wurde Ende April 2006 vom Bundesrat verabschiedet. Ein neuer Vorschlag zur Bahnreform 2, welcher die Finanzierung der Schieneninfrastruktur neu regeln will, ist in Bearbeitung. Zudem ist zurzeit die Überprüfung aller Eisenbahn-Grossprojekte unter dem Titel ZEB (Zukünftige Entwicklung Bahngrossprojekte) in Bearbeitung. Im Weiteren will der Bundesrat mit einem neuen Güterverkehrsgesetz die Ziele zur Verlagerung des Transitgüterverkehrs auf die Schiene erreichen. Parallel dazu läuft die Erarbeitung der Gesetzgebung zum NFA mit Auswirkungen auf die Finanzierung der Strassen sowie des Regionalen Schienenverkehrs und des Agglomerationsverkehrs.

2.2 Bedeutung des Raums Bern–Basel–Zürich

Die Nordwestschweizer Kantone SO, BL, BS, AG und JU haben gemeinsam sowohl eine überdurchschnittliche Wertschöpfung pro Kopf (56'275 CHF Volkseinkommen pro Einwohner im Vergleich zur gesamten Schweiz mit 52'627 CHF/E) als auch eine überdurchschnittliche Bevölkerungsdichte (373 Einwohner/km² im Vergleich zur gesamten Schweiz mit 181 E/km²).

2.3 Hohe Dynamik im Verkehr – Kapazitäten am Limit

Die hohe Dynamik im Verkehr in den vergangenen Jahren hat dazu geführt, dass die Kapazität der Verkehrsnetze Schiene und Strasse an Grenzen stösst oder diese bereits erreicht hat. Die Zukunftsprognosen gehen weiterhin von hohen Wachstumsraten aus: bis 2030 wird der gesamte Personenverkehr jährlich um 0.5 bis 1% zunehmen, der MIV um 0.1 bis 0.7% und der ÖV um 0.7 bis 2.6% (Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2006): Faktenblatt Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030. Bern, S. 2). Der Ausbau der Verkehrsträger hat mit der Siedlungsentwicklung nicht Schritt halten können. Gleichzeitig sind die finanziellen Mittel zum Ausbau der Infrastruktur beschränkt. Neue Anlagen sind teuer und erfordern lange Planungsverfahren. Als wichtiger Standortfaktor ist die Sicherstellung einer guten Erreichbarkeit für die wichtigen Wirtschaftsräume entscheidend.

2.4 Fehlende Kapazitäten auf der Schiene

Auf der Schiene hat es auf der Ost-West-Achse sowie auf der Nord-Süd-Achse und in wichtigen Knoten Kapazitätsprobleme. Folgende Beispiele verdeutlichen dies eindrücklich:

- **Basel–Olten:** Internationaler, nationaler und regionaler Schienenverkehr (Personen- und Güterverkehr) überlagern sich in der Agglomeration Basel. Zur Erreichung des Verlagerungsziels im Güterverkehr, als Zulauf zu den NEAT-Bauwerken sowie für den Weiterausbau der Regio-S-Bahn ist eine neue Juraquerung unbedingt nötig. Die Fortsetzung des bereits gebauten Adlertunnels (MuttENZ–Liestal) Richtung Olten (Wisenberg tunnel) ist von zentraler Bedeutung.
- **Knoten Basel:** Der Bahnknoten Basel bzw. die Kapazitätsengpässe, welche rund um Basel bestehen, stellen bereits heute grosse Probleme dar und müssen einer Lösung zugeführt werden. Internationaler, nationaler und regionaler Personen- und Güterverkehr überlagern sich in der Agglomeration Basel. Dementsprechend bestehen schon heute

Kapazitätsengpässe im Bahnhof Basel SBB sowie bei der Rheinbrücke und auf den NEAT-Zufahrtsstrecken Basel–Olten und Basel–Stein Säckingen. Eine Entflechtung des Bahnknotens Basel, insbesondere des Ostkopfs Basel SBB, ist daher notwendig.

- **Jurasüdfusslinie:** Die Strecke Olten–Biel–Lausanne/Genève hat im schweizerischen Schienennetz eine zentrale Funktion als West-Ost-Hauptachse im Güterverkehr und als wichtige und schnelle Verbindung zwischen Deutsch- und Westschweiz im Personenverkehr. Die letzte verbleibende Einspurstrecke der West-Ost-Achse, der Abschnitt zwischen Twann und Schafis am Bielersee stellt einen zentralen Kapazitätsengpass dar. Der Einspurabschnitt prägt den heutigen Fahrplan auf der ganzen Achse: Die Regionalzüge zwischen Biel und Olten verkehren nicht im Takt und haben in Biel, Solothurn und Olten teils schlechte Anschlüsse auf die wichtigsten Anschlusszüge; der Halbstundentakt zwischen Biel und der Westschweiz beim Fernverkehr besteht nicht. Wegen Trassenkonflikten zwischen Güter- und Regionalverkehr stand der erstmalige Gang vor die Schiedskommission nach EBG, Art. 40a in den Jahren 2004 und 2005 unmittelbar bevor. Lediglich dank Kompromissen beim Regional- und Güterverkehr und dem Verzicht auf den Halbstundentakt beim Regionalverkehr konnten bisher einvernehmliche Lösungen gefunden werden.
- **Bahnhof Bern:** Mit der Einführung der 1. Etappe von Bahn 2000 stösst der Bahnhof Bern mit seiner vierspurigen Zufahrt aus Osten an die Kapazitätsgrenzen. Insbesondere wegen fehlender Entflechtungsbauten bei den Bahnhofzufahrten im Osten und Westen können zahlreiche Anliegen des Fern- und Regionalverkehrs nicht berücksichtigt werden:
 - Standzeit der Züge Basel–Spiez von 14 Minuten in Bern, und somit zu lange Reisezeiten ins Berner Oberland und ins Wallis aus der Deutschschweiz.
 - Gewünschte Durchmesserlinien der S-Bahn sind nicht möglich.
 - Ungenügende Kapazität der S-Bahn zwischen Bern und Thun.
- **Juralinie Basel–Delémont–Biel:** Auf der weitgehend einspurigen Juralinie der SBB bestehen viele Kreuzungskonflikte, die eine attraktive Fahrplangestaltung nicht zulassen. Die Folge sind fahrplanmässiges Abwarten der Gegenzüge in den Stationen und erhöhte Fahrzeitreserven. Dadurch wird die Reisezeit auf dieser ohnehin kurvenreichen Strecke zusätzlich verlängert. Mit wenigen Doppelspurausbauten könnte der Fahrplan und damit die Attraktivität der Bahn wesentlich verbessert werden. Ein Ausbau des Angebots auf der Relation Basel–Laufen–Delémont ist mit der gegenwärtigen Infrastruktur zudem kaum noch möglich.
- **Aarau–Olten:** Auf dem heute nur zweispurigen Streckenabschnitt Aarau–Olten sollen künftig 600 Züge pro Tag verkehren. Diese Frequenzen können auf der bestehenden Infrastruktur nicht mehr abgewickelt werden. Bereits heute kann der Regionalverkehr zwischen Olten und Aarau nur in den Hauptverkehrszeiten im Halbstundentakt verkehren, trotz hoher Nachfrage.
- **Heitersberglinie:** Heute queren rund 470 Züge pro Tag den Heitersbergtunnel Richtung Zürich. Der Abschnitt gehört damit zu den am meisten ausgelasteten Streckenabschnitten in der ganzen Schweiz. Ein durchgehend vierspuriger Ausbau ist nötig.
- **Bözberglinie – Brugg – Baden – Limmattal:** Einerseits wird ein grosser Anteil des Güterverkehrs aus dem Norden von Basel via Bözberg–Brugg–Freiamt Richtung Gotthard geführt, andererseits werden zahlreiche Güterzüge via Bözberg–Brugg–Baden ins Limmattal zum Rangierbahnhof (RBL) gefahren. Mit dem Projekt Gateway (geplanter Containerterminal beim RBL) werden auf dieser Strecke weitere Trassen nachgefragt. Der Containerverkehr weist eine sehr hohe Wachstumsrate auf. Konflikte mit dem Perso-

nenverkehr, insbesondere mit dem Regionalverkehr, sind bereits absehbar. Zudem ist die Lärmbelastung der Bevölkerung in der Region Brugg/Baden bereits hoch.

- **Raum Lenzburg:** Im Raum Lenzburg wurde mit dem grossen Fahrplanwechsel im Dezember 2004 der Regionalverkehrszug verdrängt. Das dichte Fernverkehrsbündel hat das bisherige Trasse des Regionalzugs beansprucht. Zusätzliche Kapazität ist nötig.
- **Bahnhof Zürich:** Regelmässige Taktzüge nach Zürich können nicht mehr eingeführt werden, da im Hauptbahnhof kein Platz mehr für einen zusätzlichen Zug vorhanden ist. Die Zulaufstrecken zum Hauptbahnhof sind überlastet, bereits heute können verschiedene S-Bahn Züge nicht optimal eingeführt werden. Ein S-Bahn wurde bereits aus ihrer bestehenden Takelage verdrängt.

2.5 Engpässe auf dem übergeordneten Strassennetz – Staus in den Agglomerationen

- **Agglomerationsräume:** Markant sind die täglichen Staus in den Agglomerationen. 85 bis 90 % aller Staus der Schweiz entstehen in den Agglomerationen. Rund 60 % konzentrieren sich auf die neun grössten Räume.
- **A1 Härkingen–Luterbach:** Die Autobahnen sind teilweise stark überlastet. Auf dem Teilstück der Nationalstrasse A1 zwischen Härkingen und Luterbach verkehren bereits heute knapp 81'000 Fahrzeuge pro Tag. Die Staustunden haben sich in den letzten vier Jahren annähernd verdoppelt.
- **Osttangente Basel:** Auf der Basler Osttangente verkehren heute an Spitzentagen mehr als 90'000 Fahrzeuge. Stau, Lärm und Unfälle nehmen zu, ebenso wie die Verdrängung des Durchgangsverkehrs ins städtische Strassennetz.
- **A2 Basel–Augst:** Der Abschnitt A2 Verzweigung Hagnau–Augst ist von regionaler und nationaler Bedeutung. Bereits heute wird dieser Abschnitt mit knapp 120'000 Fahrzeugen belastet. Die im Verkehrsknoten Basel zusammenlaufenden Hauptverkehrsachsen – A2, A3, E 54, E35, H18 (Delémont–Basel) und H2 (Sissach–Pratteln) – führen über diesen Abschnitt. Innerhalb des nationalen Grundnetzes bestehen keine Ausweichmöglichkeiten.
- **Südumfahrung Basel:** Eine Nutzwertanalyse ergab für die Südumfahrung eine hohe Wirkung. Mit der neuen Umfahrungsstrasse können verschiedene Hauptachsen sinnvoll miteinander verknüpft und der Hochleistungsstrassenring für die Agglomeration Basel vervollständigt werden. Die Kapazität des Hochleistungsstrassennetzes sowie die Anbindung der Nordwestschweiz und des Juras an den EuroAirport könnten durch den Neubau sichergestellt werden. Des Weiteren werden mit der Südumfahrung Quartiere in der Stadt Basel wie auch in verschiedenen angrenzenden Siedlungsgebieten vom Durchgangsverkehr entlastet.
- **H18 Basel–Delémont:** Die Hauptstrasse H18 bildet mit der Transjurane (A16) eine dritte Nord-Süd-Verbindung, welcher im Vergleich mit der A2 Richtung Luzern/Zentralschweiz und der A3 Richtung Zürich/Ostschweiz eine netzstrategisch ähnliche Bedeutung für die Nordwestschweiz zukommt. Mit der Inbetriebnahme der Nordtangente in Basel sowie durch die angestrebte wirtschaftliche Entwicklung der Region wird die Nachfrage nach der Verbindung Oberrhein–Basel–Delémont (Westschweiz) zunehmen. Auch eine direkte Anbindung des Kantons Jura und des Berner Juras an die Region Basel ist für beide Landesteile unerlässlich.

3 Zielsetzungen in aktuellen verkehrspolitischen Dossiers

3.1 Sachplan Verkehr

Unter Federführung des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) und Mitwirkung der Bundesämter für Verkehr (BAV) sowie Strassen (ASTRA) wurde der Programmteil Sachplan Verkehr erarbeitet. Die Kantone konnten im Rahmen von Workshops ihre Anliegen einbringen. Der Bundesrat hat Ende April 2006 den Programmteil zum Sachplan Verkehr beschlossen. Der Sachplan Verkehr legt Ziele, Grundsätze und Prioritäten des Bundes für die Verkehrsinfrastrukturen fest und sichert die Koordination der Verkehrsträger bezogenen Massnahmen untereinander und mit der Raumentwicklung.

Ziel ist die Aufnahme der für das Dreieck Bern–Basel–Zürich wichtigen, überregionalen Verkehrsvorhaben in den Sachplan Verkehr.

3.2 Nationalstrassen

Im Rahmen des Sachplans Verkehr wird das Bundesstrassennetz in ein Grundnetz (entspricht etwa dem heutigen Nationalstrassennetz) und in ein Ergänzungsnetz (entspricht etwa dem heutigen Hauptstrassennetz) unterteilt. Im Rahmen des neuen Finanzausgleichs NFA ist der Bund ab 2008 allein zuständig für den Bau, Betrieb und Unterhalt des Nationalstrassennetzes bzw. des Grundnetzes.

Ziel ist die Übertragung des Betriebs und von Teilen des baulichen Unterhalts an die Kantone oder von den Kantonen gebildete Trägerschaften mittels Leistungsvereinbarungen. Die Verkehrslenkung auf dem Nationalstrassennetz muss eng mit der regionalen Verkehrssteuerung abgestimmt werden.

3.3 Agglomerationspolitik

Der Bund will sich vermehrt für die nachhaltige Entwicklung der Agglomerationen einsetzen. Insbesondere will er sein finanzielles Engagement im Agglomerationsverkehr verstärken. Die Agglomerationen sind aufgefordert, eine gemeinsame Trägerschaft zu bilden und den Nachweis zu erbringen, dass sie ihre Siedlungsentwicklung und den Verkehr optimal aufeinander abstimmen. Dazu werden dem Bund Agglomerationsprogramme eingereicht.

Ziel ist die Genehmigung der eingereichten Agglomerationsprogramme im Dreieck Bern–Basel–Zürich und die Ausrichtung der notwendigen Beiträge des Bundes an die Verkehrsinfrastrukturprojekte.

3.4 Fonds für Agglomerationsverkehr und Nationalstrassen

Der Bund will mit der Errichtung eines Infrastrukturfonds die heutige Verkehrsfinanzierung verstetigen und langfristig sichern. Dazu stellt er Mittel für die Fertigstellung der Nationalstrassen, die Gewährleistung der Funktionalität beim bestehenden Nationalstrassennetz (Engpassbeseitigung) und für die Infrastruktur des privaten und öffentlichen Agglomerationsverkehrs bereit. Die Liste der dringenden und baureifen Projekte des Agglomerationsverkehrs enthält verschiedene Projekte im Dreieck Bern–Basel–Zürich.

Ziel ist die Mittelfreigabe für die dringenden und baureifen Projekte, für angemessene Beiträge an die Agglomerationsprogramme sowie für die Beseitigung der Engpässe des Nationalstrassennetzes im Dreieck Bern–Basel–Zürich (siehe Kap. 4, Wichtige Vorhaben).

3.5 NEAT

Mit dem Bau der Alpen-Basistunnel ist die NEAT noch nicht vollendet. Um deren Nutzen für Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt optimal ausschöpfen zu können, müssen auch die Ka-

pazitätsengpässe auf den Zulaufstrecken zu den Basistunneln beseitigt werden. Die vom Bund in Auftrag gegebene Kapazitätsanalyse auf den Nord-Süd-Achsen (KANSAS) soll eine Gesamtschau ermöglichen und die Prioritäten für den Ausbau festlegen.

Ziel ist nicht nur die Berücksichtigung des Bedarfs für den Güterverkehr (Verlagerungspolitik), sondern auch der Bedürfnisse des Personenverkehrs, insbesondere des Regionalverkehrs. Der Gefahr, dass der regionale Personenverkehr von der Schiene verdrängt wird, muss rechtzeitig entgegen gewirkt werden. Für den Ausbau der Zulaufstrecken müssen genügend Mittel bewilligt werden.

3.6 Gateway Limmattal

Die SBB planen einen neuen Container-Umschlagplatz neben dem heutigen Rangierbahnhof im Limmattal. Da der Container-Verlademarkt hohe Zuwachsraten verzeichnet, ist mit einer zusätzlichen Belastung der Strecke Basel–Bözberg–Brugg–Baden–Limmattal zu rechnen.

Ziel ist eine nachhaltige Umsetzung des Projekts, welches die Verlagerung Strasse-Schiene begünstigt. Das Projekt muss Rücksicht auf die bereits hohe Lärmbelastung der Bevölkerung nehmen, die erzeugten Lastwagenfahrten auf einem Minimum reduzieren und auf den Zulaufstrecken den Personenverkehr, insbesondere der Regionalverkehr nicht verdrängen.

3.7 ZEB

Mit der Vorlage zur Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) will der Bund sämtliche noch nicht beschlossenen Eisenbahngrossprojekte überprüfen und eine Priorisierung der Projekte bis 2030 vornehmen. Hintergrund ist, dass die noch im FinöV verbleibenden Mittel von zirka 5 Mia. CHF bei weitem nicht für alle Projekte von B22, NEAT II und HGV 2. Etappe genügen.

Ziel ist eine enge Einbindung der Kantone in die Erarbeitung der Vorlage und die Berücksichtigung der wichtigsten Engpässe im Dreieck Bern–Basel–Zürich (siehe Kap. 4, Wichtige Vorhaben).

3.8 Bahnreform 2

Die Botschaft zur Bahnreform 2 wurde vom Nationalrat im Herbst 2005 an den Bundesrat zurück gewiesen. Zentrale Punkte sind gleiche Bedingungen für die SBB sowie die Privatbahnen, mehr Kompetenzen für die Bahnpolizei sowie eine neue Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Die ersten beiden Vorschläge sind weitgehend unbestritten, wogegen für die Finanzierung der Infrastruktur ein grundsätzlich neuer Vorschlag erwartet wird.

Ziel ist eine Finanzierungsvorlage für die Bahninfrastruktur, welche für die Kantone kostenneutral ist und tatsächlich die Verfahren vereinfacht.

3.9 Leistungsvereinbarung Bund-SBB 2007–2010 und 9. Rahmenkredit der Privatbahnen

Die Leistungsvereinbarung 2007–2010 zwischen dem Bund und den SBB für Betrieb, Unterhalt und Substanzerhaltung der Infrastruktur sowie Erweiterungsinvestitionen, ebenso wie der 9. Rahmenkredit für die Privatbahnen wurden vom Parlament in der Herbstsession 2006 verabschiedet. Aufgrund der knappen Mittel des Bundes reichen die Kredite kaum für den Substanzerhalt und notwendige Erweiterungsinvestitionen sind praktisch gar nicht möglich.

4 Wichtige Vorhaben

Nachfolgend sind in einer Tabelle und in einer Bildübersicht je die wichtigsten Schienen- bzw. Strassenvorhaben aufgeführt. Im Anhang wird jedes Vorhaben in einem Objektblatt auf einer Seite kurz beschrieben.

WAS	
Bahnknoten entflechten	
Knoten Basel	Kapazitätssteigerung
Knoten Bern	Entflechtungsbauwerke bei den Bahnhofzufahrten im Westen und Osten und Kapazitätssteigerung des Bahnhofs
Knoten Zürich	Kapazitätssteigerung
Schiene-Korridore entwickeln	
Limmattal–Rapperswil → Heitersberglinie	Zweiter Heitersbergtunnel und NBS Chestenberg.
Aarau–Olten → Eppenberg	Umfahrung Schönenwerd (Eppenbergtunnel) und Entflechtungsbauwerke bei Olten
Olten–Basel → Wisenberg	Neuer Juradurchstich (Wisenbergtunnel)
Basel–Delémont–Biel	Schaffung von Kreuzungsmöglichkeiten und Doppelspurabschnitten sowie Ausbau der Signalisierung
Bielensee → Ligerz	Doppelspurausbau Bielersee zwischen Twann und Schafis (Ligerztunnel)

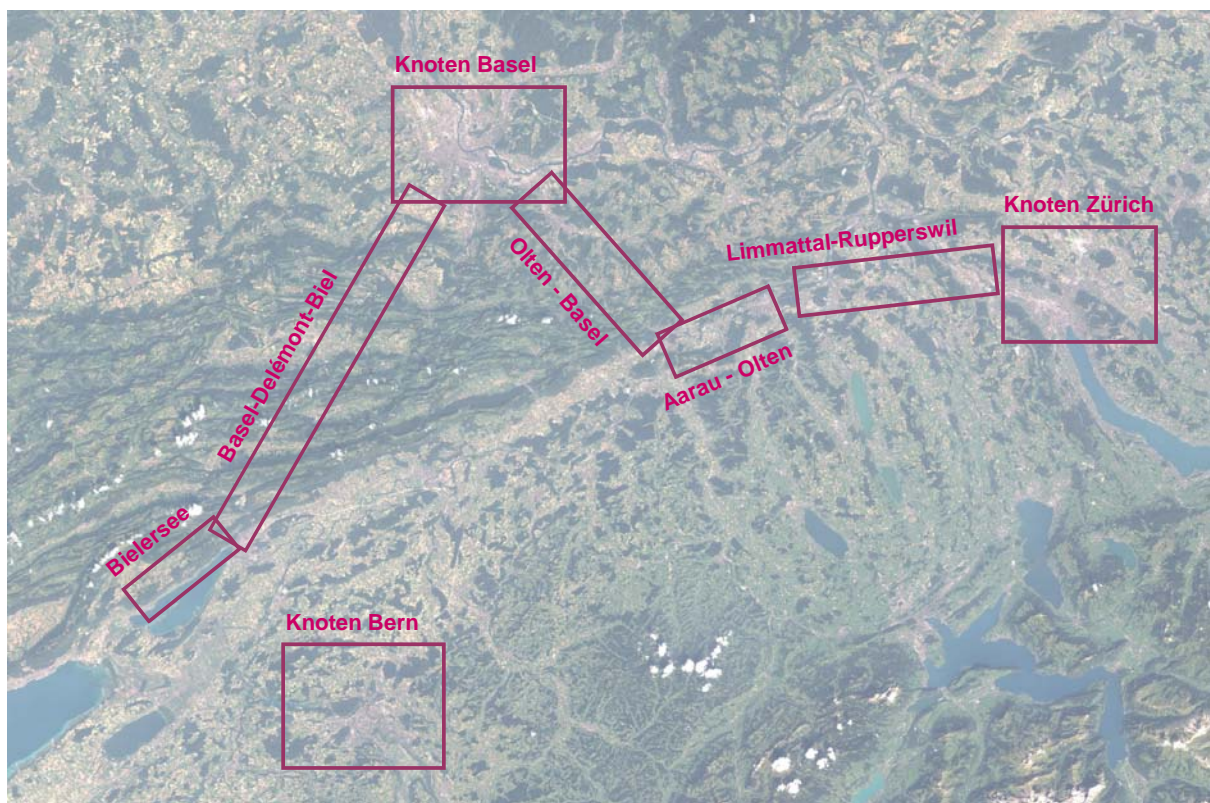


Abbildung: Wichtige Eisenbahnvorhaben

WAS	
Strassen-Bypasses ausbauen	
A1 Nordumfahrung Zürich → Gubrist → Limmattalerkreuz	Ausbau des Gubristunnel auf 6 Spuren
A1 Wiggertal–Härkingen–Luterbach	Ausbau auf 6 Spuren.
A2/A3 Osttangente Basel	Ausbau der bestehenden Anlage und Anschlüsse
A2 Basel–Augst	Kapazitätsoptimierung
Aufwertung H18 Basel–Delémont	Weitgehender Ausbau als Hochleistungsstrasse
Südumfahrung Basel	Schliessung des Autostrassenrings südwestlich von Basel
A2 Sanierungstunnel Belchen	Bau eines neuen Sanierungstunnels
A5 Umfahrung Biel	Rund 10 km langer, mehrheitlich unterirdisch geführter Hochleistungsstrassenabschnitt. Ausbau als Nationalstrasse 2. Klasse.

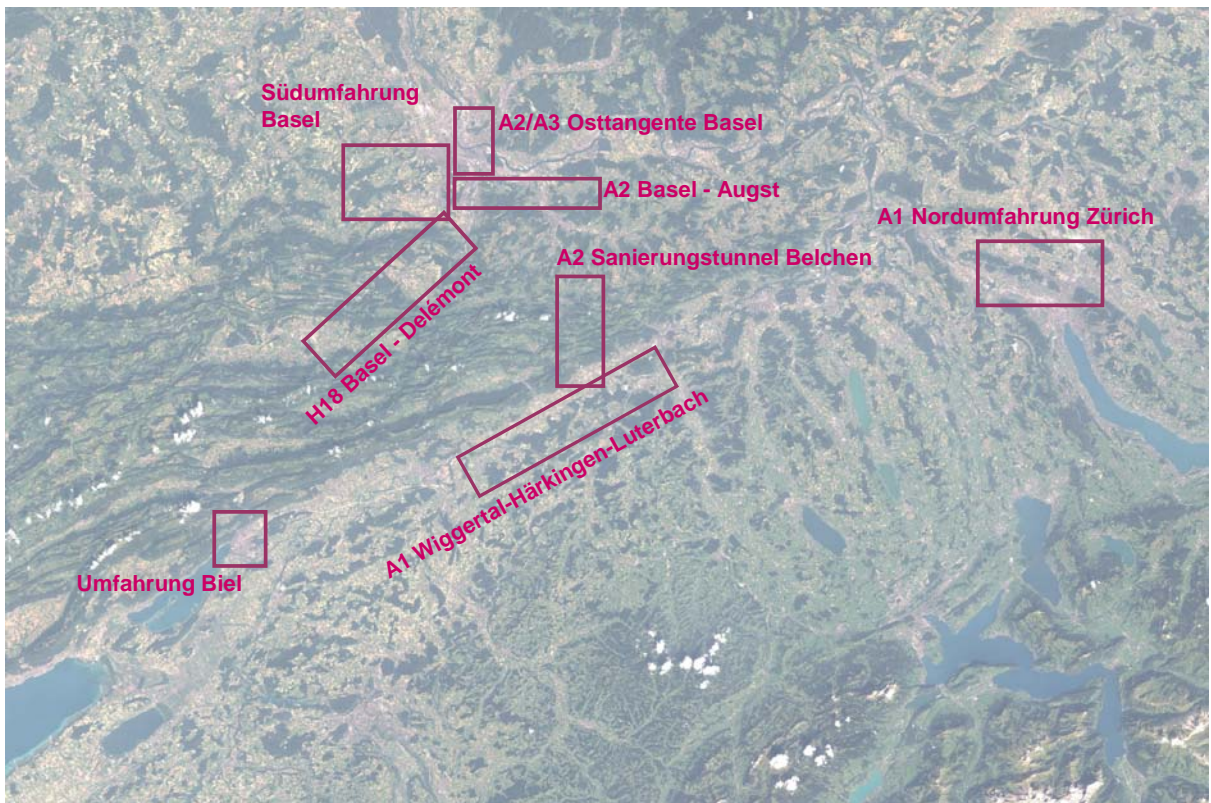
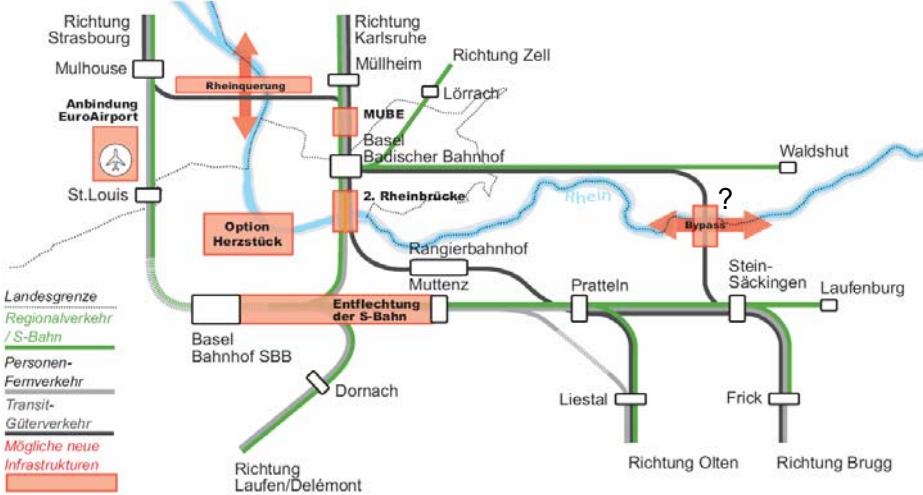
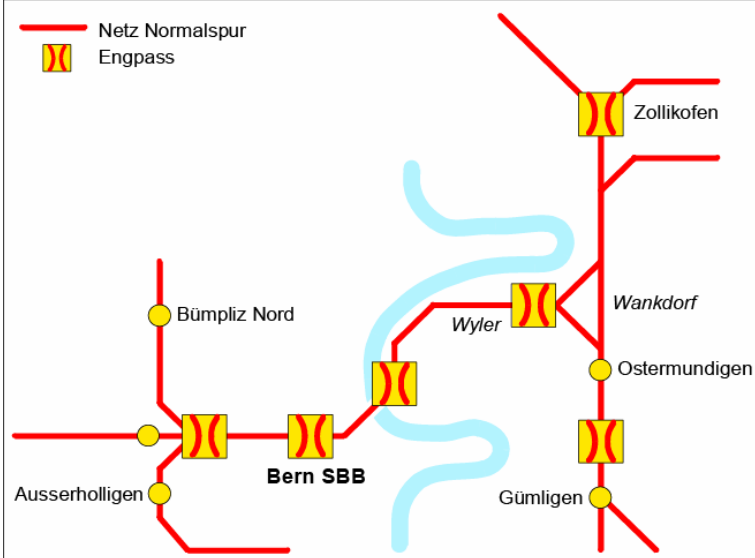



Abbildung: Wichtige Strassenvorhaben

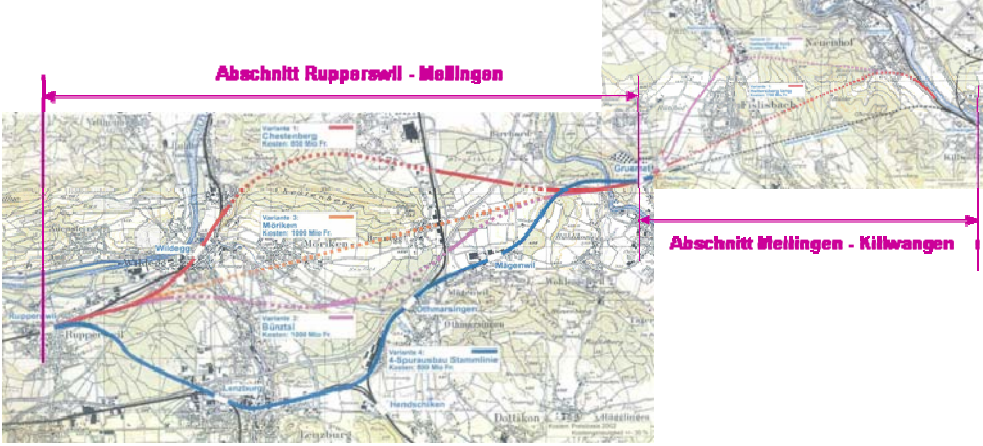
5 Fazit

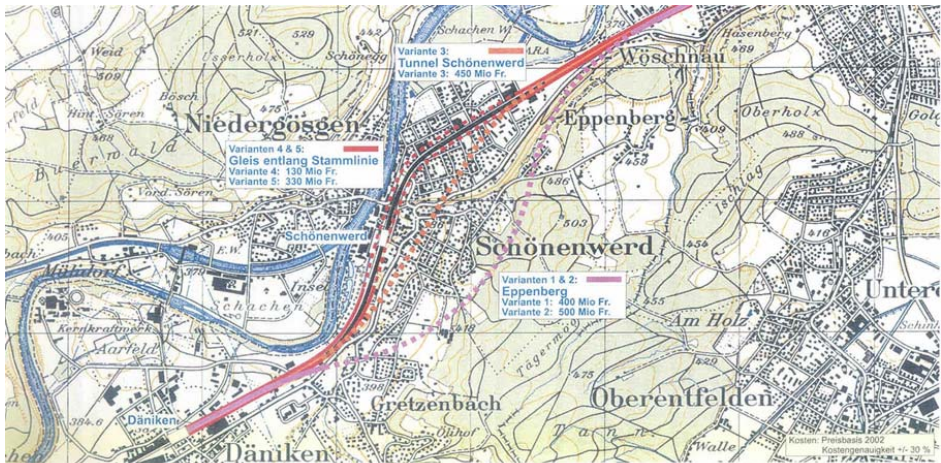
Es braucht nationale und regionale Netzerweiterungen für die Sicherung einer nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur. Neben den erwähnten nationalen Grossprojekten braucht es weitere Ausbauten entlang wichtiger Linien, z.B. an der Jurasüdfuss-Linie, zur Sicherstellung der guten Anbindung der Regionen. Ohne die Realisierung der aufgelisteten Grossprojekte bleiben die regionalen Gesamtverkehrskonzepte und die Agglomerationsprogramme ohne Wirkung. Die Projekte im zentralen Wirtschaftsraum der Schweiz erzeugen einen Nutzen für die ganze Schweiz.

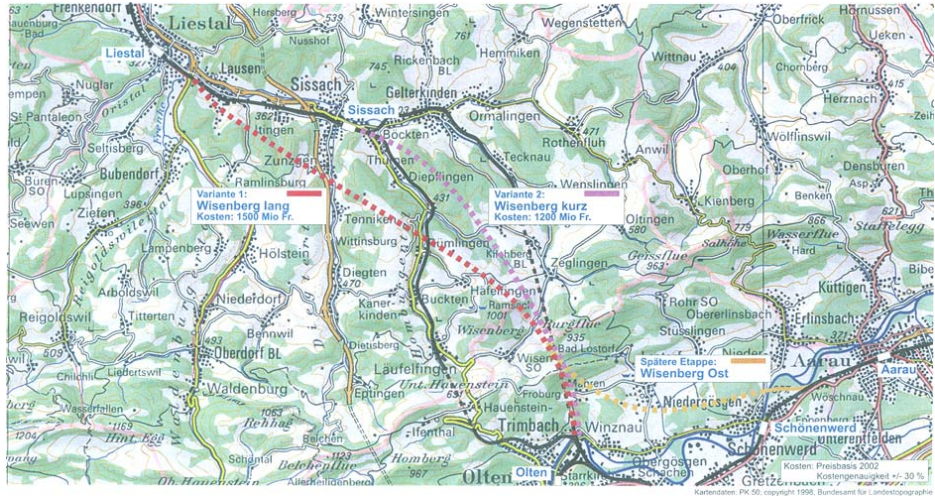
Objektblatt	Knoten Basel
<p>Übersicht</p>	 <p>Das Diagramm zeigt den Eisenbahnknoten Basel mit verschiedenen Verkehrsprojekten und -richtungen. Die Rheinquerung ist ein zentrales Element, das die Verbindung zwischen den Rheinübergängen bei Mülheim und Lössrach darstellt. Die 2. Rheinbrücke ist ein weiteres Projekt, das die Verbindung zwischen Basel Badischer Bahnhof und Waldshut darstellt. Die Option Herzstück ist ein Projekt, das die Verbindung zwischen Basel SBB und Dornach darstellt. Die Entflechtung der S-Bahn ist ein Projekt, das die Verbindung zwischen Basel SBB und Muttenz darstellt. Die Bypass-Lösung ist ein Projekt, das die Verbindung zwischen Basel Badischer Bahnhof und Stein-Säckingen darstellt. Die Richtungen sind: Richtung Strasbourg, Richtung Karlsruhe, Richtung Zell, Richtung Laufen/Delémont, Richtung Olten, Richtung Brugg, Richtung Waldshut, Richtung Stein-Säckingen, Richtung Laufenburg, Richtung Pratteln, Richtung Liestal, Richtung Frick, Richtung Dornach, Richtung Basel Badischer Bahnhof, Richtung Mülheim, Richtung Lössrach, Richtung St. Louis, Richtung Mulhouse. Die Legende zeigt: Landesgrenze (gestrichelt), Regionalverkehr / S-Bahn (grün), Personen-Fernverkehr (schwarz), Transit-Güterverkehr (rot), Mögliche neue Infrastrukturen (orange). Quelle: www.herzstueck-basel.ch</p>
<p>Projektbeschreibung</p>	<p>Bereits in Planung sind die zweite Rheinbrücke und der Ausbau der Regio-S-Bahn. Der Trinationale Lenkungsausschuss klärt zurzeit ab, welches langfristig die zweckmässigste Entflechtung der unterschiedlichen Verkehrsströme ist (Projekte noch nicht bestimmt). In Prüfung ist zudem eine Durchmesserlinie für die Regio-S-Bahn.</p>
<p>Zielsetzung</p>	<p>Erhöhung der Kapazitäten für alle Verkehrsarten (langsamer Güterverkehr, schneller Personenfernverkehr und Regio-S-Bahn) im Raum Basel.</p> <p>Lösung für Transitgüterverkehr, Fernverkehr und Entwicklung Regio-S-Bahn schaffen.</p>
<p>Nutzen</p>	<p>Der öffentliche Verkehr stösst im Raum Basel an seine Grenzen. Verschiedene Massnahmen können dazu beitragen, dass die Regio-S-Bahn weiterentwickelt und damit der wachsenden Verkehrsnachfrage begegnet werden kann. Das zusätzliche Verkehrswachstum findet auf der Schiene statt. Der volkswirtschaftliche Schaden durch Staukosten kann begrenzt gehalten werden. Die Strassen in der Innenstadt und das an Grenzen stossende Tramsystem werden durch den Ausbau der Regio-S-Bahn deutlich entlastet.</p>
<p>Folgen bei Nichtrealisierung</p>	<p>Ohne Ausbauten sind die weitere Entwicklung der Regio-S-Bahn, des Fernverkehrs sowie die Verlagerung des Güterverkehrs nicht mehr möglich.</p>
<p>Aktueller Stand</p>	<p>Evaluation der zweckmässigsten Massnahmen durch den Trinationalen Lenkungsausschuss. Bestandteil der Kapazitätsanalyse KANSAS.</p>


Objektblatt	Knoten Bern
Übersicht	 <p>Quelle: Rahmenplan Bern, 2006</p>
Projektbeschrieb	Entflechtungsbauwerke bei den Bahnhofszufahrten im Osten und Westen sowie gezielte Ausbauten der Gleisanlagen.
Zielsetzung	Nachfragegerechte Erhöhung der Kapazitäten und Verkürzung der Reisezeiten für den Fern und S-Bahnverkehr. Schaffen von neuen Durchmesserlinien bei der S-Bahn.
Nutzen	Beschleunigung des nationalen und internationalen Verkehrs auf der Lötschbergachse und in die Region Interlaken (Beschleunigung der Reisezeiten Basel–Spiez). Bereitstellung von nachfragegerechten Angeboten bei der S-Bahn und im Fernverkehr und somit ein Beitrag zum Vermeiden von zusätzlichen Staus auf den Strassen in der Agglomeration Bern.
Folgen bei Nichtrealisierung	Ohne Ausbau ist eine Weiterentwicklung des Fern- und S-Bahnverkehrs nicht mehr möglich. Das Verkehrswachstum würde zunehmend auf dem bereits überlasteten Strassennetz stattfinden.
Aktueller Stand	Rahmenplan Knoten Bern durch GL SBB und BLS genehmigt, bzw. zur Kenntnis genommen. Entflechtung Wylerfeld: Teilfinanzierung durch Infrastrukturfonds beantragt. Ausbauten Bahnhof Bern teilweise in ZEB-Kernangebot enthalten.

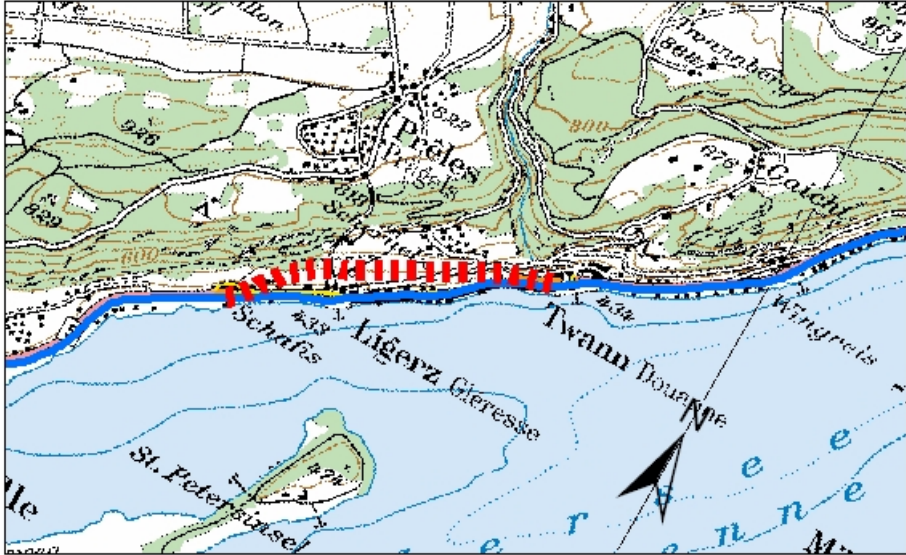
Objektblatt	Knoten Zürich
<p>Übersicht</p>	 <p>Quelle: www.sbb.ch</p>
<p>Projektbeschrieb</p>	<p>Neue Durchmesserlinie (DML) Altstetten–Tiefbahnhof Löwenstrasse–Weinbergtunnel–Oerlikon.</p>
<p>Zielsetzung</p>	<p>Kapazitätssteigerung des Knotens Zürich als Voraussetzung für die Weiterentwicklung des regionalen S-Bahn-Verkehrs und des nationalen Fernverkehrs. Bessere Anbindung der Siedlungsräume, insbesondere auf der Verbindung zwischen den Wachstumsgebieten Limmattal und Oerlikon/Glattal.</p>
<p>Nutzen</p>	<p>Die DML ermöglicht der markant wachsenden Nachfrage zu begegnen mit zusätzlichen Fern- und Regionalzugsangeboten. Mit dem wendefreien unterirdischen Durchfahren des Knotens Zürich profitieren weite Teile der Schweiz von einer weiteren Fahrzeitverkürzung, insbesondere auf der Achse Genf–Bern–Zürich–Flughafen–St.Gallen. Die Strasse wird entlastet und der volkswirtschaftliche Schaden durch Staukosten kann begrenzt werden.</p>
<p>Folgen bei Nichtrealisierung</p>	<p>Ohne Ausbau ist eine Weiterentwicklung des Fern- und S-Bahnverkehrs nicht mehr möglich. Störungen, Verspätungen auf weiten Teilen des Bahnnetzes und verärgerte Bahnreisende wären die Folgen. Die Verkehrsentwicklung müsste zunehmend auf dem ebenfalls stark belasteten Strassennetz stattfinden.</p>
<p>Aktueller Stand</p>	<p>Aufgenommen in der Liste der dringlichen Projekte (Infrastrukturfonds). Plangenehmigungsverfügung wurde im Dezember 2006 erteilt.</p>

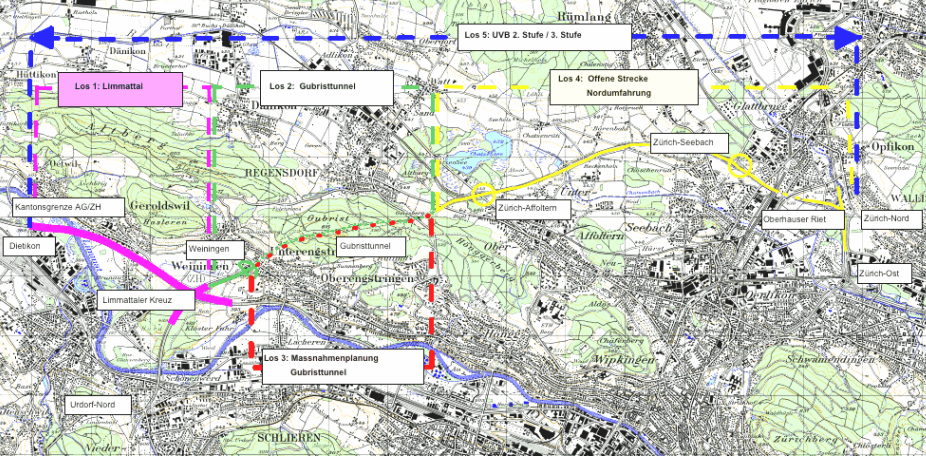
Objektblatt	Limmattal–Rapperswil
Übersicht	 <p>Quelle: Bahn 2000 - 2. Etappe: Vertiefung der Infrastrukturkosten ausgewählter Projekte; Schlussbericht Projekt 5</p>
Projektbeschrieb	<p>Zweite Doppelspur zwischen Rapperswil und Killwangen mit einer Neubaustrecke Chestenbergtunnel und einem zweiten Heitersbergtunnel.</p> <p>Kurzfristig: Entflechtungsmassnahmen in Killwangen und Bau eines 3. Gleises Lenzburg–Gexi.</p>
Zielsetzung	<p>Kapazitätssteigerung und Fahrzeitgewinn als Voraussetzung für die Weiterentwicklung des Fern- und Regionalverkehrsangebots.</p> <p>Kapazitätssteigerung für den Güterverkehr auf der Ost-West-Achse und im Zulauf zum Rangierbahnhof Limmattal.</p>
Nutzen	<p>Die zweite Doppelspur ermöglicht die Weiterentwicklung des Fern- und Güterverkehrsangebots. Der Regionalverkehr und die S-Bahn-Anbindung können verbessert werden. Der Wirtschaftsraum Zürich profitiert durch die bessere Anbindung.</p>
Folgen bei Nichtrealisierung	<p>Die bereits heute bis an die Grenze ausgelastete Heitersberglinie lässt keine weiteren Züge mehr zu. Auch die Erhöhung der Transportkapazität (längere Züge, mehr Doppelstockzüge) ist an der Grenze angelangt. Eine Weiterentwicklung des Angebots ist nicht mehr möglich.</p> <p>Der Druck auf das selbst vom Kollaps bedrohte Strassensystem würde zunehmen und die Situation vor den Toren von Zürich noch zusätzlich verschärfen.</p>
Aktueller Stand	<p>Im Rahmen von ZEB (zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte) ist der „Chestenbergtunnel“ (Abschnitt Rapperswil–Mellingen) vorgesehen. Der zweite Heiterbergtunnel hingegen wurde nicht aufgenommen.</p>

Objektblatt	Aarau–Olten
Übersicht	 <p>Quelle: Bahn 2000 - 2. Etappe: Vertiefung der Infrastrukturkosten ausgewählter Projekte; Schlussbericht Projekt 4</p>
Projektbeschrieb	Kapazitätssteigerung und Fahrzeitverkürzung mit einer zweiten Doppelspur zwischen Aarau und Däniken (Eppenbergtunnel).
Zielsetzung	<p>Behebung des ausgewiesenen Engpasses auf der wichtigsten Achse des SBB-Netzes.</p> <p>Siedlungsschonende Kapazitätserweiterung als Voraussetzung für die Weiterentwicklung des Regional- und Fernverkehrsangebots.</p>
Nutzen	Der Eppenbergtunnel ermöglicht die Weiterentwicklung des Fernverkehrsangebots auf der zentralen SBB-Achse sowie ein leistungsfähiges und dichtes Regionalverkehrsangebot zwischen den Kernstädten der Netzstadt AarauOltenZofingen.
Folgen bei Nichtrealisierung	<p>Keine Entwicklung der Verkehrsangebote auf der Schiene möglich.</p> <p>Der Druck auf das regionale Strassensystem würde weiter zunehmen, verbunden mit noch häufigeren Stausituationen auf den Einfallachsen und in den Zentren Olten und Aarau.</p>
Aktueller Stand	Das Projekt ZEB (zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte) sieht die Realisierung des „Eppenbergtunnels“ vor.

Objektblatt	Olten–Basel
Übersicht	 <p>Quelle: Bahn 2000 - 2. Etappe: Vertiefung der Infrastrukturkosten ausgewählter Projekte; Schlussbericht Projekt 7</p>
Projektbeschreibung	Kapazitätssteigerung zwischen Olten und Liestal mit einem neuen Juradurchstich (Wisensbergtunnel).
Zielsetzung	Erhöhung der Kapazitäten für den Güterverkehr auf den Zulaufstrecken der NEAT sowie für die Weiterentwicklung des Fernverkehrs, der Regio-S-Bahn Basel und der HGV-Verbindungen.
Nutzen	<p>Die Verlagerungspolitik des Bundes ist vereinbar mit der Weiterentwicklung des Fern- und Regionalverkehrs.</p> <p>Der Wisensbergtunnel bietet zudem eine erhöhte Netzflexibilität im Nord-Süd-Verkehr.</p>
Folgen bei Nichtrealisierung	Die Weiterentwicklung der Verkehrsangebote ist stark eingeschränkt. Sowohl im Ergolzthal wie aber auch im Fricktal droht die Verdrängung des Regionalverkehrs durch den Güterverkehr. Zunehmende Staus auf den ebenfalls bereits überlasteten Strassen.
Aktueller Stand	Wiesenberg-Tunnel in ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) nicht aufgenommen. Standesinitiative beider Basel für die Realisierung des Wisenberg-Tunnels ist eingereicht; eine entsprechende Standesinitiative ist im Kanton Aargau in parlamentarischer Behandlung

Objektblatt	Basel–Delémont–Biel
Übersicht	
Projektbeschreibung	<p>Schaffung von Kreuzungsmöglichkeiten und Doppelspurabschnitten sowie Ausbau der Signalisierung auf dem Streckenabschnitt Basel–Delémont–Biel als Teil der Verbindung zwischen Basel und dem Genfersee.</p>
Zielsetzung	<p>Erhöhung der Kapazität und damit der Leistungsfähigkeit einer heute weitgehend eingleisigen Strecke; Reduktion der Fahrzeiten.</p>
Nutzen	<p>Der Ausbau der Infrastruktur ermöglicht den Halbstundentakt der RE/IR/ICN Basel-Delémont-Biel, ohne Beeinträchtigung der Regio-S-Bahn. In den Knoten Basel und Biel können gute Anschlüsse angeboten werden. Die Massnahme dient dem Pendlerverkehr mit Zielen in den Agglomerationen Basel, Biel und Bern, sowie dem Fernverkehr Richtung Westschweiz (Jurabogen und Genfer See).</p>
Folgen bei Nichtrealisierung	<p>Die Verbindung von Basel in die Westschweiz wird abgewertet. Die Bahn bleibt unattraktiv und nicht konkurrenzfähig. In den Knoten Biel und Basel verschlechtern sich die Anschlüsse.</p>
Aktueller Stand	<p>Das Projekt ZEB (zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte) prüft das Vorhaben als "Erweiterungsoption": die Untersuchungen starten 2007, der Entscheid über die Aufnahme soll 2008 fallen. Die Linie schafft einen Anschluss der Schweiz an das europäische HG-Netz (TGV Rhin–Rhône) über die Linie Biel–Delémont–Belfort: Inbetriebnahme ca. 2012.</p>

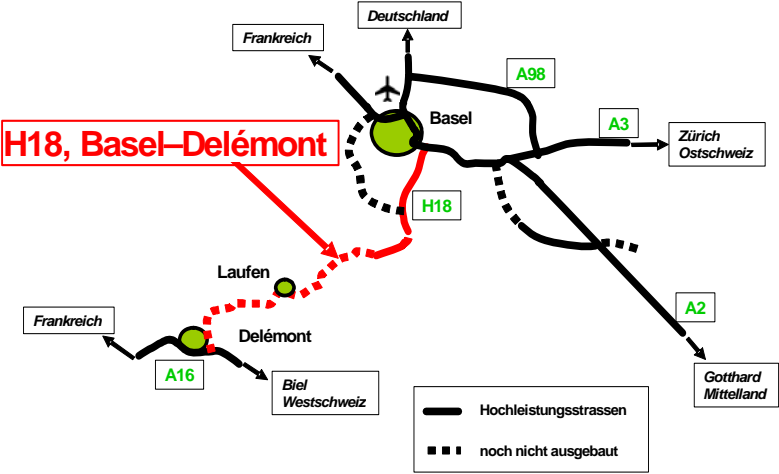
Objektblatt	Bielersee (Ligerztunnel)
Übersicht	
Projektbeschreibung	Doppelspurausbau des Abschnitts Twann–Schafis (Ligerztunnel) als letzter verbleibender Einspurstrecke zwischen Genf und Romanshorn.
Zielsetzung	Erhöhung der Streckenkapazität für den Güter-, den Fern- und den Regionalverkehr auf der West-Ost-Achse.
Nutzen	Ein bezüglich der Qualität und Kapazität befriedigendes Angebot des Fern-, Güter- und Regionalverkehrs auf der Achse Olten–Biel–Lausanne.
Folgen bei Nichtrealisierung	<p>Verdrängung des Regionalverkehrs zwischen Biel und Neuchâtel auf die Strasse mit massiver Erhöhung der Reisezeit.</p> <p>Verschlechterungen der Anschlussqualität des Regionalverkehrs und eventuell des Fernverkehrs in Olten, Solothurn und Biel.</p>
Aktueller Stand	<p>Regional konsolidierte Linienführung liegt vor.</p> <p>Das Projekt ZEB (zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte) enthält die Realisierung des Ligerztunnel in einer Option.</p>

Objektblatt	A1 Nordumfahrung Zürich
Übersicht	 <p>Quelle: www.nordumfahrung.ch</p>
Projektbeschreibung	Kapazitätssteigerung der Nordumfahrung mit einer 3. Gubriströhre bzw. einem Sechspurausbau.
Zielsetzung	Kapazitätssteigerung zum Abbau der täglichen Staus auf der Nordumfahrung und Eliminierung der Umwegfahrten durch das Furttal und die Stadt.
Nutzen	<p>Mit dem Abbau der täglichen Staus kann der volkswirtschaftliche Schaden durch Staukosten begrenzt gehalten werden.</p> <p>Der Verkehr kann flüssig gehalten werden. Die Hauptachse bleibt attraktiv und dadurch wird ein Ausweichen von der Autobahn in die Siedlungsgebiete vermieden.</p>
Folgen bei Nichtrealisierung	<p>Zunehmender Ausweichverkehr von der überlasteten Autobahn auf das Hauptstrassennetz im Furttal und im Limmattal sowie auf das städtische Strassennetz von Zürich.</p> <p>Die Wartezeiten und die Staustunden nehmen markant zu. Die Verkehrszunahmen auf dem Hauptstrassennetz beeinträchtigen die Lebensqualität entlang des untergeordneten Strassennetzes und behindern öffentlichen Busverkehr.</p>
Aktueller Stand	Zur Zeit wird das Generelle Projekt zur Umgestaltung der Nordumfahrung erarbeitet.

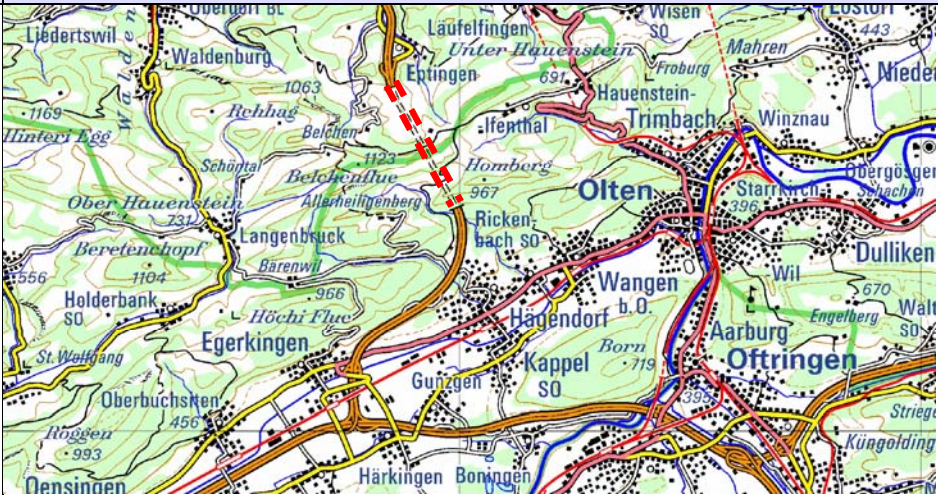
Objektblatt	A1 Wiggertal–Härkingen–Luterbach
Übersicht	 <p>Quelle: BVU PK500, copyright Swisstopo</p>
Projektbeschrieb	Ausbau der A1 auf sechs Spuren zwischen dem Wiggertal und Luterbach.
Zielsetzung	<p>Kapazitätssteigerung zum Abbau der täglichen Staus.</p> <p>Entlastung der Räume Wiggertal, Härkingen und Egerkingen von Ausweichfahrten vom überlasteten Überlagerungsabschnitt A1/A2.</p>
Nutzen	<p>Mit dem Abbau der täglichen Staus kann der volkswirtschaftliche Schaden durch Staukosten begrenzt gehalten werden.</p> <p>Negative Auswirkungen auf die Siedlungsgebiete durch Ausweichverkehr von den überlasteten Autobahnabschnitten können vermieden werden.</p>
Folgen bei Nichtrealisierung	Zunehmender Ausweichverkehr von der überlasteten Autobahn, insbesondere im Raum Rothrist–Härkingen, beeinträchtigt die Lebensqualität und die wirtschaftliche Entwicklung.
Aktueller Stand	Das Projekt für den Sechspurausbau zwischen Rothrist und Härkingen ist vom Bundesrat genehmigt.

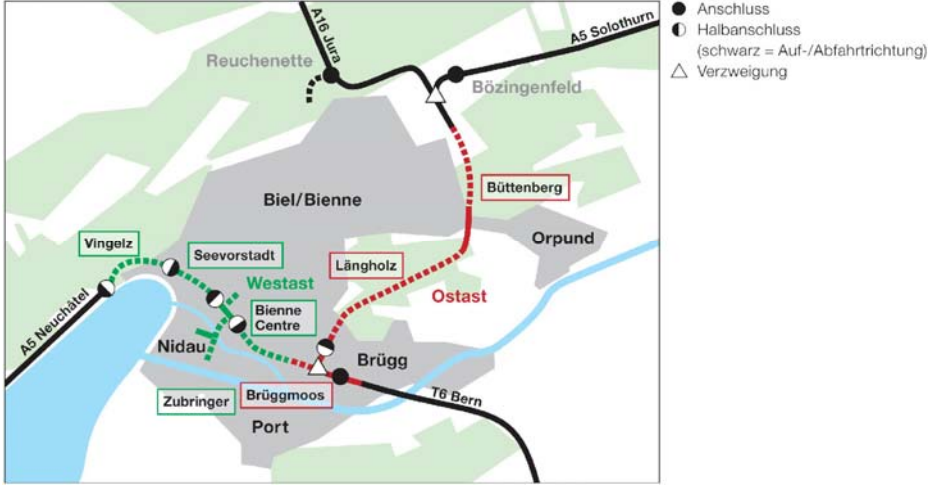
Objektblatt	A2/A3 Osttangente Basel
Übersicht	<p>Auslastung der Strassen</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ < 80 % ■ 80-100 % ■ 100-120 % ■ > 120 % <p>Deutlich ist der Unterschied sichtbar zwischen dem Zustand links (Jahr 2000, mit nicht fertiggestellter Nordtangente) und der Belastung rechts durch mögliche zukünftige Nachfrage («Schub»): Trotz Fertigstellung der Nordtangente und Entlastung durch die A98 sind rechts wesentlich mehr Strassen rot (= stark überlastet, Staus während mehreren Stunden pro Tag).</p> <p><small>Quelle: www.herzstueck-basel.ch</small></p>
Projektbeschreibung	<p>Stadtverträgliche Ausbauten der bestehenden Anlage und Anschlüsse. Überdeckung Breite/Einhausung Gellert.</p>
Zielsetzung	<p>Sicherstellen des übergeordneten Verkehrs im Raum Basel um eine Verdrängung ins städtische Netz zu vermeiden.</p> <p>Internationale Anschlüsse an das Hochleistungsstrassennetz gewährleisten.</p>
Nutzen	<p>Durch die Vermeidung von täglichen Staus kann der volkswirtschaftliche Schaden durch Staukosten begrenzt gehalten werden.</p> <p>Durch die Sicherstellung der erforderlichen Kapazitäten kann der Verkehr flüssig gehalten und dadurch ein Ausweichen von der Autobahn in das städtische Strassennetz vermieden werden.</p>
Folgen bei Nichtrealisierung	<p>Bei Erreichen der Kapazitätsgrenze in naher Zukunft wird der (internationale) Transitverkehr zunehmend ins Stadtnetz verdrängt. Die Verkehrszunahme auf den städtischen Strassen beeinträchtigt die Lebensqualität. Für den öffentlichen Verkehr (Tram, Bus) führt dies zu weiteren Behinderungen.</p>
Aktueller Stand	<p>Der Ausbau, bzw. die Kapazitätserhöhung der Osttangente ist im Sachplan des Bundes als Vorhaben aufgenommen.</p>

Objektblatt	A2 Basel–Augst
<p>Übersicht</p>	
<p>Projektbeschreibung</p>	<p>Kapazitätsoptimierung auf dem Abschnitt zwischen der Verzweigung Hagnau und der Verzweigung Augst.</p>
<p>Zielsetzung</p>	<p>Kapazitätsoptimierung und langfristige Sicherstellung des Verkehrsfluss. Das Ausweichen des Verkehrs auf das Lokalstrassennetz und regelmässige Staus müssen verhindert werden. Der Abschnitt soll seine Funktion als Strassenverbindung von internationaler Bedeutung wahrnehmen können.</p>
<p>Nutzen</p>	<p>Mit dem Abbau der regelmässigen Staus kann der volkswirtschaftliche Schaden begrenzt werden.</p> <p>Der Verkehr kann flüssig gehalten werden. Die Hauptachse bleibt attraktiv und dadurch wird ein Ausweichen von der Autobahn in die Siedlungsgebiete vermieden.</p>
<p>Folgen bei Nichtrealisierung</p>	<p>Die am stärksten belastete Autobahn der Schweiz wird zunehmend anfällig auf Zusammenbrüche des Verkehrsflusses. Der Ausweichverkehr auf das umliegende Strassennetz und die Beeinträchtigung der Lebensqualität in den betroffenen Siedlungsgebieten wird stark zunehmen.</p>
<p>Aktueller Stand</p>	<p>Gegenwärtig wird der Abschnitt Hagnau–Augst Instand gesetzt.</p> <p>Kapazitätsoptimierung in der Verzweigung Hagnau werden in Angriff genommen und eine Erweiterung des Anschluss Pratteln ist in Projektierung.</p>

Objektblatt	H18 Basel–Delémont
Übersicht	
Projektbeschrieb	Die H18 wird weitgehend als Hochleistungsstrasse ausgebaut.
Zielsetzung	Leistungsfähigkeit der H18 sichern. Siedlungsgebiete vor allem im Raum Laufen und Zwingen entlasten und Verkehrssicherheit erhöhen. Die strategisch wichtige Verbindung Nordwestschweiz–Westschweiz stärken. Redundanz des Hochleistungsstrassennetzes verbessern.
Nutzen	<p>Durch die Vermeidung von regelmässigen Überlastungen der H18 können volkswirtschaftliche Schäden begrenzt werden.</p> <p>Negative Auswirkungen auf die Siedlungsgebiete können durch deren Umfahrung reduziert werden.</p>
Folgen bei Nichtrealisierung	Die Konflikte zwischen Siedlungsraum und Strassenverkehr sowie regelmässige Kapazitätsprobleme in den Spitzenstunden nehmen zu. Letztere sind aufgrund mangelnder Ausweichmöglichkeiten zusätzlich verschärft.
Aktueller Stand	<p>Das Bauprojekt des Vollanschluss Aesch wird bearbeitet.</p> <p>Das Generelle Projekt der Umfahrung von Laufen und Zwingen wird 2007 in Angriff genommen.</p> <p>Im Sachplan Verkehr ist H18 im Grundnetz der Bundesstrassen enthalten.</p>

Objektblatt	Südumfahrung Basel
Übersicht	<p>The map illustrates the proposed bypass route for the A16 highway south of Basel. The route starts from the west, bypasses Basel to the south through Laufen and Delémont, and then continues east towards Biel Westschweiz. Key roads shown include A98, A3, A2, H18, and A16. The map also shows connections to France (Frankreich), Germany (Deutschland), and the Gotthard region. A legend indicates that solid lines represent high-performance roads (Hochleistungsstrassen) and dashed lines represent roads that are not yet built (noch nicht ausgebaut).</p>
Projektbeschrieb	Vervollständigung des Autostrassenrings südwestlich von Basel.
Zielsetzung	Entlastung der tangentialen und radialen Hauptstrassen im Leimental, Birseck und Basel-West und somit auch der entsprechenden Siedlungsräumen.
Nutzen	Die regelmässigen Staus auf diversen tangentialen und radialen Hauptstrassen können vermieden werden. Auch Ausweichverkehre durch Siedlungsräume werden verhindert. Der Raum Leimental/Allschwil wird besser an das Hochleistungsstrassennetz angebunden.
Folgen bei Nichtrealisierung	Es entsteht zunehmender Ausweichverkehr von den überlasteten Hauptstrassen im Leimental, Birseck und Allschwil, Siedlungsräume werden verstärkt durch Strassenverkehre belastet.
Aktueller Stand	Zweckmässigkeitsnachweis ist erbracht. Aufnahme in kantonalen Richtplan in Form einer Trassesicherung soll im Jahr 2007 entschieden werden.

Objektblatt	A2 Sanierungstunnel Belchen
Übersicht	 <p>Quelle: BVU PK200, copyright Swisstopo</p>
Projektbeschrieb	Bau eines Sanierungstunnels
Zielsetzung	Instandsetzungsarbeiten mit bestehender Kapazität ermöglichen. Langfristiger Funktions- und Werterhalt der wichtigsten Strassenverbindung zwischen Basel und dem Mittelland.
Nutzen	Die Kapazität bleibt während der Bauzeit erhalten. Dadurch wird die Gefahr des Ausweichverkehrs mit negativen Auswirkungen auf die Siedlungsgebiete vermieden. Im geologisch, problematischen Belchenmassiv sind regelmässige Sanierungsarbeiten absehbar. Der Sanierungstunnel stünde auch für künftige Erneuerungsarbeiten zur Verfügung.
Folgen bei Nichtrealisierung	Es muss mit grossräumigen Behinderungen, Staus und negativen volkswirtschaftlichen Auswirkungen durch Staukosten gerechnet werden. Der Ausweichverkehr würde zu einer übermässigen Belastung der Siedlungsgebiete führen.
Aktueller Stand	Sofern die finanziellen Mittel rechtzeitig zur Verfügung stehen, ist eine Inbetriebnahme des Sanierungstunnels ab 2015 möglich.

Objektblatt	A5 Umfahrung Biel	
Übersicht	 <p>● Anschluss ⊙ Halbanschluss (schwarz = Auf-/Abfahrtrichtung) △ Verzweigung</p>	
Projektbeschreibung	Rund 10 km langer, mehrheitlich unterirdisch geführter Hochleistungsstrassenabschnitt. Ausbau als Nationalstrasse 2. Klasse.	
Zielsetzung	<p>Schliessung einer der letzten Lücken im schweizerischen Nationalstrassennetz.</p> <p>Verbindung der Hochleistungsachsen A5, A16 und T6.</p> <p>Entlastung der Stadt Biel vom Durchgangsverkehr.</p>	
Nutzen	<p>Schaffung eines zweckmässigen Angebotes an Hochleistungsstrassen für den Durchgangsverkehr, den Quell- und Zielverkehr sowie auch für den Binnenverkehr der Agglomeration Biel.</p> <p>Wirksame Entlastung des Strassennetzes im Raum Biel zum Schutz der Wohnbevölkerung.</p>	
Folgen bei Nichtrealisierung	<p>Lücke im Nationalstrassennetz bleibt bestehen.</p> <p>Keine Verkehrsentslastung der Agglomeration Biel.</p>	
Aktueller Stand	<p>Ostast: Baubeginn 2007, Inbetriebnahme 2016.</p> <p>Westast: Ausführungsprojektierung, Inbetriebnahme geplant 2019.</p>	