

Liestal, 22. November 2022/BUD

Stellungnahme

Vorstoss	Nr. 2022/271
Postulat	von Reto Tschudin
Titel:	Kampf dem Stau im Baselbiet: Alternativrouten ausbauen
Antrag	Vorstoss ablehnen

Begründung

Die Feststellung des Postulats, dass die Baselbieter Bevölkerung wächst, ist korrekt. Zugleich ist allerdings auch festzuhalten, dass die Kapazität der Verkehrsinfrastrukturen – entgegen der Aussage des Postulats – ebenfalls zunimmt. Aktuelle Beispiele sind der Knoten Grabenring/Hegenheimermattweg in Allschwil oder der Vollanschluss Aesch an der A18 bei der Strasse und der Vier-spurausbau Liestal bei der Schiene.

Die Sicherstellung der Erreichbarkeit aller Kantonsteile und der Abbau von Staus sind nicht nur explizite Ziele des Regierungsrats, sondern auch gesetzlich als Auftrag verankert (u. a. § 43a [Strassengesetz; SGS 430](#)).

Ein wichtiger planerischer Grundsatz um diese Ziele zu erreichen (und zugleich die unerwünschten «Nebenwirkungen» in angemessenem Rahmen zu halten) ist die Hierarchisierung des Strassennetzes. Der Schlüssel zum Funktionieren des gesamten Strassennetzes liegt in dieser Hierarchisierung und, was die vorhandenen Kapazitätsengpässe angeht, damit primär bei einem Ausbau der Hochleistungsstrassen. Der Regierungsrat setzt sich mit grossem Engagement – bis hin zu Vorfinanzierungs-Angeboten – dafür ein, dass der Bund hier seine Verantwortung wahrnimmt. Er bringt die Anliegen sowohl gegenüber der Verwaltung als auch gegenüber dem Bundesrat und dem Parlament mit Vehemenz ein.

Hingegen erachtet der Regierungsrat es als falsch, die übergeordneten Aufgaben auf untergeordnete Netzelemente zu verlagern und Ausweichverkehr zusätzlich zu fördern. Es ist für die Behebung von Engpässen nicht effizient, eine Hauptverkehrsstrasse (mit den leistungsbestimmenden niveaugleichen Knoten) oder gar eine Gemeindestrasse statt einer Hochleistungsstrasse auszubauen. Zusätzlich würden dadurch vermehrt Emissionen in dicht besiedelte Bereiche verlagert, statt sie auf den Hauptachsen zu konzentrieren, was umfassende und wohl auch kostenintensive Massnahmen zur Einhaltung der gesetzlichen Lärmschutzwerte und negative Auswirkungen auf die Lebensqualität der Anwohnenden zur Folge hätte. Der Regierungsrat ist aus diesen Gründen der Auffassung, dass Alternativrouten auf Kantonsstrassen per se nicht valabel für die Aufgaben der Nationalstrassen sind.

Die Systematik der Strassenhierarchisierung spiegelt sich auch in den einschlägigen Normen (z. B. VSS 40 040b, Ziff. 9: «Bei Strassennetzen ist ein hierarchischer Aufbau der verschiedenen Strassen anzustreben. [...] Der Motorfahrzeugverkehr soll in der Regel auf direktem Weg auf den nächsthöheren Strassentyp geleitet werden [...]») sowie im [Bundesgesetz über die Nationalstrassen](#) (Art. 1-5; SR 725.11), im [Strassengesetz BL](#) (§ 5; SGS 430) sowie im [kantonalen Richtplan](#) (Objektblatt V 1.1, Planungsanweisungen, Ziff. 2) wieder.

Dennoch gilt es selbstverständlich, auch für ausweichenden Verkehr auf den entsprechenden Hauptverkehrsstrassen den Fluss nach Möglichkeit sicherzustellen. Gleiches gilt für die Sicherstellung der Verkehrssicherheit. Beides erfolgt bereits heute durch auf die einzelnen Örtlichkeiten angepasste Massnahmen wie Optimierungen von Knoten etc. (betreffend Verkehrsfluss siehe dazu auch [Berichte Verkehrsfluss](#)).

Auch wird durch diesen Ansatz eine regelmässige Überprüfung auch des kantonalen Netzes nicht hinfällig. Mit der bevorstehenden Gesamtrevision der Objektblätter Verkehr des kantonalen Richtplans erfolgt eine solche Überprüfung. Dabei wird es aller Voraussicht nach auch zu punktuellen Ergänzungen des kantonalen Strassennetzes kommen – mit dem Ziel, dass es seine Aufgaben für Erreichbarkeit und Verkehrsfluss gemäss Strassengesetz und Normen optimal wahrnehmen kann, nicht aber mit dem Ziel, Aufgaben der Nationalstrassen zu übernehmen.

Der Regierungsrat beantragt aus den vorstehenden Überlegungen die Ablehnung des Postulats.