

Beschluss des Landrats vom 02.04.2020

Nr. 406

13. Formulierte Gesetzesinitiative «zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes»; Zustimmung

2019/395; Protokoll: je

Kommissionspräsident **Urs Kaufmann** (SP) erinnert, im Mai 2015 seien 3'200 Unterschriften zur formulierten Gesetzesinitiative «zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes» bei der Landeskanzlei eingereicht worden. Im September 2017 hat der Landrat einer Unterbrechung der Behandlungsfrist um zwei Jahre zugestimmt. Der Regierungsrat hat in seiner Vorlage vom Mai 2019 der Initiative mit der Begründung zugestimmt, dass Hochleistungsstrassen das Rückgrat des Strassennetzes der Agglomeration Basel sind. Ein funktionierender Verkehrsfluss auf den Hochleistungsstrassen stellt die Erreichbarkeit der gesamten Region sicher und schützt das untergeordnete Strassennetz von einer übermässigen Belastung. Überlastungen von Hochleistungsstrassen führen immer mehr zu Ausweichverkehr auf untergeordnetes, zum Teil bereits selber überlastetes Kantonsstrassennetz. Gemäss Prognose dürfte auf den Hochleistungsstrassen eine grosse Verkehrszunahme erfolgen.

Die Kommission hörte den Präsidenten des Initiativkomitees Christoph Buser an. Sowohl der Vertreter des Initiativkomitees als auch die Mehrheit der Kommission betonten die Wichtigkeit eines Zielbilds für das Hochleistungsstrassennetz, welches im Kanton aktuell nicht vorhanden ist. Ein Zielbild ist erforderlich, um Prioritäten festlegen zu können und um die Interessen des Kantons gegenüber dem Bund besser vertreten zu können. Die Verwaltung widersprach der Aussage, dass überhaupt kein Auftrag vorhanden ist. Es ist nicht möglich, zehn Forderungen an den Bund zu richten und es gibt sehr wohl eine klare Strategie. Prioritär sind realistische Vorhaben wie die Planung des Rheintunnels, des Knotens Angenstein oder des Anschlusses der Kantonsstrassen an das Hochleistungsstrassennetz.

Zu Absatz 1 der Initiative hat die Verwaltung festgehalten, dass dieser obsolet geworden ist. Weil nahezu das ganze Hochleistungsstrassennetz des Kantons per 1. Januar 2020 an den Bund übergegangen ist und nun in seiner Planungshoheit liegt. Zu Absatz 2 hat die Verwaltung ausgeführt, dass bereits heute eine gute Zusammenarbeit mit den angrenzenden Kantonen stattfindet. Die Kommission diskutierte auch über Absatz 5, welcher eine halbjährliche Berichterstattung verlangt. Die Verwaltung wies darauf hin, dass die Verhandlungen in der Regel langwierig sind und es nicht realistisch ist, jedes halbe Jahr Neues zu berichten. Ein weiterer Diskussionspunkt betraf die finanziellen Auswirkungen der Initiative. Für die Umsetzung der Initiative müssten Studien erstellt und weitere Arbeiten ausgelöst werden. Die BUD hat festgehalten, dass die Initiative keine direkten finanziellen Folgen haben wird.

Ausserdem hat die Kommission über die Notwendigkeit der Initiative diskutiert. Eine Minderheit der Kommission hat festgehalten, dass der grösste Teil der Nationalstrassen per 1. Januar 2020 an den Bund übergegangen sind. Nur noch der Chienbergtunnel als Hochleistungsstrasse verbleibt beim Kanton. Aus diesem Grund fand die Minderheit, dass die Initiative überholt ist. Die Mehrheit der Kommission hat die Initiative begrüsst, eine übergeordnete Planung für den ganzen Kanton ist erforderlich. Es wurde auf die Kosten verwiesen, welche durch Staus verursacht werden. ÖV-Themen sollen generell unterstützt werden, deswegen ist es nicht verständlich, wieso die Initiative abgelehnt werden soll. Denn der ÖV profitiert ebenfalls von einem gut ausgebauten Hochleistungsstrassennetz.

Die Kommission beantragt dem Landrat mit 7:5 Stimmen ohne Enthaltung, dem unveränderten Landratsbeschluss zuzustimmen.

– *Eintretensdebatte*

Jan Kirchmayr (SP) sagt, die SP-Fraktion lehne die Initiative aus inhaltlichen sowie formalen Gründen ab.

Inhaltlich ist die SP-Fraktion der Meinung, dass die bestehenden Kapazitäten besser ausgelastet werden sollen. Schaut man den Mikrozensus des Bundes an, dann sieht man, dass es einen Besetzungsgrad von 1,1 Personen pro Pendlerauto gibt. Das ist definitiv zu wenig. Ausserdem lässt der Einsatz von Carsharing im Kanton zu wünschen übrig. Es ist zwar ein Vorstoss zu Carpooling überwiesen worden, weiter hörte man aber noch nichts. Die Taskforce Anti-Stau hat vor etwa einem Jahr angekündigt, dass es auch Massnahmen für Carpooling und –sharing geben wird. Im Moment ist noch nichts passiert. Zusammenfassend gesagt, ist die SP-Fraktion gegen Lösungs-ideen aus den 60er und 70er Jahren.

Die formalen Argumente hat der Kommissionspräsident vorher schon ein Stück weit erläutert. Seit dem 1. Januar 2020 liegen die Hochleistungsstrassen – abgesehen vom Chienbergtunnel – beim Bund. Nur wegen dem Chienbergtunnel oder anderen Planungen, über die der Kanton am Schluss nicht entscheiden kann, eine solche Initiative stehen zu lassen, kann die SP-Fraktion nicht nachvollziehen. Wer ein Anliegen hat, kann dies in einem Vorstoss durch den National- und Ständerat platzieren. Ausserdem ist es falsch, ein weiteres Instrument – neben dem Richtplan, den Sachplänen des Bundes und dem Agglomerationsprogramm – zu schaffen. Der Kanton kann durchaus planen, doch schlussendlich entscheidet der Bund. Dadurch entstehen bürokratische Leerläufe.

Susanne Strub (SVP) teilt mit, die SVP-Fraktion begrüsse diese Initiative. Die übergeordnete Planung für den ganzen Kanton ist erforderlich, richtig und wichtig. Prioritäten festlegen ist wichtig, sodass der Kanton seine Interessen in Bern bestmöglich vertreten kann. Die SVP-Fraktion will mit einem Ja ein positives Zeichen für die Volksabstimmung setzen. Ein gutes Hochleistungsstrassennetz stärkt die Wirtschaft des Kantons und die Region.

Lotti Stokar (Grüne) sagt, die Grüne/EVP-Fraktion könne sich dem Votum der SP anschliessen. Es ist wichtig, die Initiative aus heutiger Sicht nochmals zu beleuchten. Was wollten die Initianten, als sie die Initiative vor mehr als fünf Jahren eingereicht haben? Was haben sie gemeint, als sie den Titel «Entwicklungsprogramm zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes» für einen neuen Gesetzesparagrafen gewählt haben? Das Ziel in den verschiedenen Absätzen ist löblich. Die Grüne/EVP-Fraktion will ebenfalls, dass es nicht zu viel Stau gibt und das untergeordnete Strassennetz nicht vom Ausweichverkehr benutzt wird. Allerdings hat die Grüne/EVP-Fraktion andere Ansätze, wie das Ziel erreicht werden kann. Vieles, was man vor fünf Jahren in den Köpfen hatte, wird in nächster Zeit vom Bund realisiert. Sei es der Rheintunnel, der Achtsपुरausbau Hagnau–Augst, der Vollanschluss Aesch, Aesch–Angenstein und andere Projekte, die Urs Kaufmann schon erwähnt hatte. Weitere Ideen, die der Initiative zugrunde lagen, sind in der Region stark umstritten. Wie die Umfahrung Allschwil, die Westumfahrung Basel–Gundelitunnel oder die Südumfahrung Reinach. Nun soll der Kanton zu einer Sache, die eigentlich beim Bund liegt, ein Entwicklungsprogramm ausarbeiten. Der Richtplan ist aber behördenverbindlich und der Regierungsrat bearbeitet in dessen Rahmen bereits die genannten Ideen.

Offenbar besteht der Glaube, man bräuchte diese Infrastrukturausbauten in der Zukunft, um gut dazustehen. Diesen Glauben – im Gegensatz zu zwei anderen Punkten – versteht die Rednerin. Erster Punkt: Die Regierung sagt, das, was die Initiative verlangt, macht sie bereits. Absatz 1 wurde obsolet, weil die Hochleistungsstrassen mit Ausnahme des Chienbergtunnels nun beim Bund liegen. Ziffer 2: die Absprache mit den Nachbarkantonen durch die Regierung erfolgt sowieso regelmässig. Ziffer 3: Lobbying in Bern betreibt der Kanton, wenn er sich einig ist mit den Nachbarkantonen. Klar ist, dass man sich nicht immer einig ist, wenn verschiedene Interessen aufeinanderprallen. Ziffer 4: Die Anti-Stau-Taskforce muss nicht mehr gegründet werden. Diese gibt es

schon und kann tagen, wann immer sie es für notwendig empfindet. Ziffer 5 ist das Einzige, das eigentlich neu wird. Ziffer 5 ist aber lediglich unnötige Bürokratie.

Zweiter Punkt: Die Rednerin versteht nicht, dass in der Vorlage geschrieben wird, dass die Initiative keine finanziellen Auswirkungen hat. Was soll die Initiative bewirken, wenn es nicht darum geht, noch mehr kantonales Geld zu investieren, als es der Regierungsrat sowieso schon macht? Die Hochleistungsstrassen befinden sich alle im Eigentum des Bundes. Ein Entwicklungsprogramm für Strassen, die dem Bund gehören, zu fordern, ist mit Kosten verbunden. Planungsgeld wird ausgegeben, um dem Bund zu zeigen, was der Kanton will. Die Regierung will der Initiative verständlicherweise zustimmen, denn sie macht bereits das, was in der Initiative steht. Würde sie die Initiative ablehnen, könnte das heissen, dass sie die Aufgaben nicht mehr machen will. Hat sich das Initiativkomitee überlegt, was passieren würde, wenn die Initiative vom Volk abgelehnt wird? Würde das dann heissen, dass der Regierungsrat nicht mehr mit den Nachbarkantonen reden und nicht mehr beim ASTRA vorstellig werden soll? Vielleicht wäre das Initiativkomitee besser beraten, die Initiative zurück zu ziehen. Es gab bekanntlich eine Unterbrechung der Behandlungsfrist im Herbst 2017. Die Rednerin schaute nochmals nach, was damals der Grund für die Unterbrechung gewesen war. Damals hat der Regierungsrat von einem Gegenvorschlag gesprochen. Es hätten einzelne Aspekte des Gesetzestextes optimiert werden sollen. Die Rednerin zitiert: «Man wolle eine möglichst wirksame und zweckmässige gesetzliche Regelung finden.» Von diesem Vorhaben ist nun keine Rede mehr. Heisst das nicht, dass der ursprüngliche Initiativtext weder wirksam noch zweckmässig ist? Zumal die bürgerliche Seite immer wieder moniert, dass keine unnötigen Gesetze erfunden werden sollen.

Die Grüne/EVP-Fraktion empfiehlt einstimmig, die Initiative abzulehnen.

Landratspräsident **Peter Riebli** (SVP) bittet dringlich darum, sich angesichts der fortgeschrittenen Zeit möglichst kurz zu halten.

Christine Frey (FDP) ist diametral anderer Meinung als Lotti Stokar. Die Initiative sei weder veraltet, noch trage sie der aktuellen Situation keine Rechnung. Auch der ÖV ist ein wichtiger Bestandteil der Mobilität und es ist wichtig, dass MIV und ÖV nicht gegeneinander ausgespielt werden. Unsere Region hat ein Stauproblem, die Autobahnen sind dauerhaft überlastet, auf Schnellstrassen kommt man nicht vom Fleck und Quartierstrassen werden als Ausweich- und Zubringerrouten genutzt. Kommt es zu einem Unfall, kollabiert die ganze Region; dann geht nichts mehr auf den Strassen. Diese Zustände bestehen bereits seit 2015 und geändert hat sich seither nichts. Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes heisst nicht primär, dass überall Autobahnen gebaut werden sollen. Denn die Hochleistungsstrassen sind in Besitz des Bundes übergegangen. Jedoch braucht es ein übergeordnetes Konzept; es muss klar sein, welche Achsen Entlastung bringen. Ein Ausbau des Netzes hat vor allem das Ziel, die Qualität der bestehenden Strassen zu verbessern und sie zu entlasten. Es müssen Redundanzen entstehen, sodass ein allfälliger Unfallort umfahren werden kann. Die Gemeinden brauchen weniger Verkehr. Gerade weil die Kompetenz beim Bund liegt, braucht man ein Konzept für die Region; einen Baselbieter-Plan sozusagen.

Die Initiative fordert nichts Unmögliches, sondern, bestehende Probleme anzugehen und diese mit bestehenden Mitteln zu lösen. Die Autos werden nicht weniger, auch Elektroautos und –busse brauchen Strassen, auf denen sie fahren. Schnellstrassen müssen von Langsamstrassen getrennt und der Verkehr weg von den Gemeinden geführt werden. Es braucht dafür einen politischen Auftrag und Verbindlichkeit. Die FDP-Fraktion empfiehlt geschlossen die Zustimmung zur Initiative.

Franz Meyer (CVP) teilt mit, auch die CVP/glp-Fraktion sei der Ansicht, dass es in Zukunft dringend gute Verkehrsinfrastrukturen für den ÖV wie auch den MIV brauche. Die Wichtigkeit eines Zielbilds für das Hochleistungsstrassennetz ist klar. Die Interessen der gesamten Region müssen gemeinsam beim Bund vertreten werden. 2018 hat der Redner ein Postulat eingereicht, das die

Regierung bittet, folgende Fragen zu beantworten: Existiert ein verbindliches Zielbild für die Hochleistungsstrassen in der Region Basel? Wenn ja, ist das Zielbild mit dem Bund und den Nachbarkantonen abgestimmt worden? Wie soll die Infrastruktur priorisiert und finanziert werden? Das Postulat wurde Ende 2018 stillschweigend überwiesen. Die CVP/glp-Fraktion ist der Meinung, dass diese Initiative helfen wird, eine übergeordnete Planung für den ganzen Kanton und die ganze Region voranzutreiben. Das ist dringend notwendig, sonst kommt es mittelfristig zu einem noch grösseren Verkehrskollaps.

Die CVP/glp-Fraktion stimmt der Initiative einstimmig zu.

Klaus Kirchmayr (Grüne) ist sich nicht sicher, ob alle den Text der Initiative genau gelesen haben. Bei einer allfälligen Zustimmung zur Initiative würde eine Lex Chienbergtunnel geschaffen. Betroffen wäre lediglich der Chienbergtunnel, für alles andere ist bereits gesorgt. Dabei verweist der Redner auf den Investitionsplan und den AFP. Man muss sich überlegen, was bei einem Nein passieren wird. Sollten die Erfahrungen aus der Langmatt–Abstimmung und der Elba–Abstimmung nochmals durchlebt werden, um lediglich den Chienbergtunnel im Gesetz zu haben? Die Wirkung eines Neins ist wesentlich breiter. Es könnte viel Geld gespart und Leerläufe verhindert werden, wenn das Initiativkomitee vernünftig handeln würde.

Regierungspräsident **Isaac Reber** (Grüne) sagt, es sei ein Fakt, dass die Hochleistungsstrassen – ausser dem genannten Chienbergtunnel – seit dem 1. Januar 2020 in der Hoheit des Bundes liegen. Es ist richtig, dass es ein aktives Eintreten für die Interessen des Kantons beim Bund braucht. Dabei gibt es ein klares Prinzip: Es gilt, sich auf prioritäre Projekte zu fokussieren. Das macht der Kanton heute bereits. Absprachen mit den Nachbarkantonen sind ebenso wichtig. Der Redner führt dazu zwei Beispiele aus. Erstes: Beim Zubringer Dornach befindet sich der Kanton in intensiven Gesprächen mit dem Kanton Solothurn. Zweites: Beim Rheintunnel ist der Kanton mit dem Kanton Basel-Stadt zusammen unterwegs. Der Redner wehrt sich dagegen, dass es keine Strategie und kein klares Bild gibt. Dies auch im Namen seiner Vorgängerin. Bezüglich Verwaltungsbeschäftigung sagt der Redner, dass eine halbjährliche Berichterstattung illusorisch ist. Der Regierungsrat stimmt der Initiative zu.

:// Eintreten ist unbestritten.

– *Detailberatung Landratsbeschluss*

Ziffern 1 und 2

Jan Kirchmayr (SP) stellt folgenden Änderungsantrag:

1. *Die formulierte Gesetzesinitiative «zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes» wird abgelehnt.*
2. *Den Stimmberechtigten wird empfohlen, die Gesetzesinitiative abzulehnen.*

:// Mit 38:34 Stimmen wird der Antrag abgelehnt.

– *Rückkommen*

Es wird kein Rückkommen verlangt.

– *Schlussabstimmung*

:// Mit 38:34 Stimmen wird dem Landratsbeschluss zugestimmt.

Landratsbeschluss
betreffend Formulierte Gesetzesinitiative «zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes»

vom 2. April 2020

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

- 1. Der formulierten Gesetzesinitiative «zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes» wird zugestimmt.*
 - 2. Den Stimmberechtigten wird empfohlen, der Gesetzesinitiative zuzustimmen.*
-