

Beschluss des Landrats vom 14.12.2022

Nr. 1916

28. Kampf dem Stau im Baselbiet: Alternativrouten ausbauen 2022/271; Protokoll: mko

Landratspräsidentin **Lucia Mikeler Knaack** (SP) informiert, dass der Regierungsrat das Postulat ablehne.

Reto Tschudin (SVP) dankt der Regierung, dass sie sich mit seinem Postulat auseinandergesetzt hat. Es ist ihm bewusst, dass es der Grunddoktrin der Hierarchie des Strassennetzes widerspricht und neue Wege einschlägt. Weshalb hat er es trotzdem versucht? Die Regierung schreibt in ihrer Antwort: «Der Schlüssel zum Funktionieren des gesamten Strassennetzes liegt in dieser Hierarchisierung und, was die vorhandenen Kapazitätsengpässe angeht, damit primär bei einem Ausbau der Hochleistungsstrassen». Es fragt sich, was denn sekundär sei – und wann das Primäre komme. Denn der Ausbau der Hochleistungsstrassen hat in den letzten Jahrzehnten hier nicht stattgefunden. Genau dort liegt aber die Problematik, die Reto Tschudin mit seinem Postulat anspricht. Jeden Tag quälen sich hunderte und tausende von Leuten in der Region durch den Stau, und zwar nicht freiwillig, denn sie sind auf dem Weg zur Arbeit oder am Abend auf dem Weg nach Hause. Besserung ist leider nicht in Sicht, das Strassennetz ist überlastet und es nützt nichts, auf den Bus auszuweichen, weil der an den meisten Orten ebenfalls im Stau steht. Mit dem Zug steht man vielleicht nicht im Stau, dafür ist er bumsübevoll. Auch dort gibt es Engpass- und Kapazitätsprobleme. Eine Ausbaumöglichkeit ist hier nicht gegeben.

Was passiert also? Die Leute suchen sich eine Alternativroute, wie sie am besten und schonendsten an ihren Arbeitsplatz kommen. Die Folge ist, dass die Alternativrouten ebenfalls überlastet sind – z. B. Muttenz Dorf, Pratteln, andere Umfahrungen. Das hat wiederum zur Folge, dass sich auch die Velofahrer ihre Route mit mehr Autos teilen müssen. Mit dem Grundproblem – dem Verpassen des Ausbaus des Hochleistungsstrassennetzes – wurde also ein Folgeproblem geschaffen. Der Ansatz von Reto Tschudin ist, dies heute zu lösen. Würde man nämlich heute beschliessen, das Hochleistungsstrassennetz auszubauen, z. B. zwischen Pratteln und Hagnau oder zwischen Zwingen und Aesch, hätte man vor 10 Jahren keine Wirkung. Würde man aber heute beschliessen, die Alternativrouten auszubauen, hätte man in 10 Jahren zwar auch keine Wirkung, aber das ist der Zeitpunkt, wo man dort die gleichen Probleme hätte, die es auf der Primärachse gibt. Deshalb ist sein Vorschlag relativ vorausschauend und es ist schade, dass ihn die Regierung nicht entgegennehmen möchte, um eine Auslegeordnung zu machen, wo man sich vermehrt engagieren sollte, um das Strassennetz vor dem Kollaps zu bewahren. Das ist für ihn ganz klar eine verpasste Chance. Er geht aber davon aus, dass alle, die sich vorhin für einen Ausbau des Velostrassennetzes eingesetzt hatten, nun sein Anliegen unterstützen.

Urs Kaufmann (SP) findet das den falschen Ansatz. Reto Tschudin sagt, der Auslöser sei die fehlende Kapazitätserweiterung auf den Hochleistungsstrassen. Nun aber zusätzliche Hochleistungsstrassen auf unsere Kosten zu bauen, ist eine schlechte Idee, denn dann wird die Kapazität der ursprünglichen Hochleistungsstrasse definitiv nicht ausgebaut. Man muss vielmehr schauen, dass dort, wo Projekte bereits am Laufen sind und die Hochleistungsstrassen ausgebaut werden sollen, vorwärts gemacht wird. Zum Beispiel der 8-Spur-Ausbau auf der A2. Das ist ein wichtiges Projekt, und man unbedingt dafür sorgen, dass das Astra vorwärtskommt. Es gibt dazu ein Vorprojekt. Im Moment ist die Situation im Bereich Schweizerhalle im Argen, weil es dort den Platz nicht gibt, der nötig wäre, um mehr Spuren zu bauen. Es wäre doch völlig widersinnig, parallel dazu eine Autobahn als kantonale Hochleistungsstrasse hinzupflastern, um ein Problem zu lösen, das durch den

Stau auf der A2 verursacht wird. Es wurden bereits gute Projekte realisiert, um den Verkehr möglichst schnell von den Kantons- und Gemeindestrassen auf die Hochleistungsstrassen ableiten zu können, siehe Vollanschluss Aesch, Zubringer Dornach-Aesch. Das sind wichtige, sinnvolle Projekte, die dafür sorgen sollen, dass der Verkehr möglichst rasch auf die Hochleistungsstrassen abgeführt wird – und nicht das Gegenteil davon zu tun, nämlich die Hochleistungsstrassen zu duplizieren. Das wäre der völlig falsche Ansatz. Er sieht im Postulat keinerlei Lösungsansatz gegeben, um auch nur einen Schritt weiterzukommen.

Die BPK hat sich mit dem Problem bei der Schweizerhalle auseinandergesetzt und das Astra hat ihr die bestehenden Schwierigkeiten aufgezeigt. Dort ist der Kanton gefordert, etwas zu unternehmen, damit es vorwärtsgeht.

Reto Tschudin hat laut **Andreas Dürr** (FDP) in drastischen Worten aufgezeigt, wo es im Kanton an einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur fehlt. Es ist ein starker Unmut zu spüren, dass es diesbezüglich einen Stillstand gibt. Urs Kaufmann hat richtig gesagt, was der Votant ebenfalls sagen möchte: Es ist eine dogmatische Frage, dass die Verkehrshierarchie aufrechterhalten wird. Nur sollte man sie behalten können *und* sie ausbauen. Die Baselbieter Bevölkerung hat am 27. September 2020 in einer Deutlichkeit von über 60 % die Hochleistungsinitiative angenommen und den Auftrag gegeben, die Verkehrshierarchie umzusetzen. Damit wird der Regierungsrat aufgefordert, umgehend die Hochleistungsnetze auszubauen und vorwärts zu machen. Interessanterweise heisst es im Abs. 5 des Art. 43, dass der Regierungsrat über sein sofortiges Tätigwerden halbjährlich Bericht zu erstatten habe. Entweder der Votant hat geschlafen, kann nicht lesen oder hat die Medienmitteilung verpasst: Er hat seit zwei Jahren nichts davon mitbekommen und muss daraus leider schliessen, dass die Umsetzung doch nicht so zügig war, entsprechend liegen im Hochleistungsstrassennetz keine Resultate vor, und entsprechend ist der Vorstoss von Reto Tschudin Abbild dieser Unzufriedenheit.

Man kann nun die Dogmatik verlassen, in die Praxis wechseln und ausbauen, was man kann. Das wird aber leider ebenfalls bekämpft werden, wie schon der Postulant erkannt hatte, so dass Andreas Dürr an der Dogmatik festhalten möchte und dem dogmatischen Urs Kaufmann im Prinzip Recht gibt: Man muss die Verkehrshierarchie hochhalten und gleichzeitig die Hochleistungsstrassen ausbauen. An den Willen, dies zu tun, glaubt er hingegen nicht so ganz. Überall werden Einsprachen gemacht, alles wird verhindert. Als Beispiel sei der 4-Spur-Ausbau der A2 genannt, der vom VCS mit sinnlosen Einsprachen verhindert wurde. Wenn jetzt geheuchelt wird, man müsse sofort etwas in Gang bringen und das Astra unterstützen, wäre die Behörde sicherlich sehr froh darüber. Schweizerhalle ist ein Spezialthema, dazu wird ein Projekt kommen, wobei man gespannt sein darf, wie *darauf* reagiert werden wird.

Ein anderes Thema ist der Übergang von Dornach nach Aesch, eine Variante, die schon ewig steht und man einfach noch bauen müsste. Auch dort passiert nichts, und die Regierung möchte neue Lösungen finden. Es ist aber seit Jahrzehnten klar, welche Lösung die richtige ist, und es ist völlig unverständlich, weshalb heute noch nach Lösungen gesucht werden soll. Auch das ein Beispiel für eine typische Verzögerung und Verschleppung des dringend notwendigen Hochleistungsausbaus. Hin und her gerissen zwischen Praxis, die nicht möglich ist, und Dogmatik, die leider nicht umgesetzt wird, ist es nicht ganz leicht, hier eine gescheite Lösung zu finden. Man sollte deshalb bei der Dogmatik bleiben: Man muss die Hochleistungsstrassen ausbauen, aber dann erwartet der Votant von der anderen Seite, die mehr Velostrassen verlangt, dass sie sich auch für die Hochleistungsstrassen einsetzt, und nicht wegen jedem Bäumchen oder Käferchen ein riesiges Geschiss macht. Denn unsere Bevölkerung wächst, unsere Bedürfnisse wachsen, alle schreien nach Mobilität, jeder auf seine Art. Es braucht eine leistungsfähige Angebotsstruktur, die es ermöglicht, dem täglichen Leben nachzugehen. Das ist der klare Auftrag an die Regierung. Man möchte nun Leistungen sehen. Ansonsten wird jedes halbe Jahr berichtet, dass nichts gegangen

ist. Was aber nicht geht, ist, weder etwas zu tun noch zu berichten. Mindestens ein Bericht sollte rausschauen dabei. Und es ist zu hoffen, dass im nächsten Bericht steht, dass man voll an der Umsetzung ist.

Felix Keller (Die Mitte) nimmt die Worte von Andreas Bammatter zu Herzen, man wolle nicht die einzelnen Verkehrsträger gegeneinander ausspielen. Die Mitte/glp-Fraktion unterstützt den Vorstoss von Reto Tschudin, nachdem man vorhin auch die Velostrasse unterstützt hatte. Urs Kaufmann befürchtet, dass mit dem Postulat Gemeindestrassen zu Hochleistungsstrassen umfunktioniert werden. Darum geht es aber nicht. Es geht nur darum, den Verkehr auf den möglichen Ausweichrouten zu verflüssigen. Es gibt ein gutes Beispiel in Allschwil, Grabenring-Hegenheimerweg. Dort gab es einen kleinen Eingriff, die Ampel wurde deinstalliert und ein Kreisel wurde gebaut – und seither ist der Verkehr flüssig, auch zu den Stosszeiten, und 64er und 48er kommen gemäss Fahrplan und bleiben nicht mehr im Stau stecken. Hier gilt es anzusetzen. Es gibt x Möglichkeiten im Baselbiet, um den Verkehr zu verflüssigen. Ein anderes Beispiel: Oberwil, Bottmingerstrasse – eine Verkehrsampel dort, die nur verkehrsbehindernd ist. Mit einem Kreisel dort gäbe es viel weniger Stau im ganzen Leimental. Das sind Ansätze, die zur Überlegung Anlass geben, wie sich mit kleinen Eingriffen der Verkehr verflüssigen lässt, damit auch der ÖV viel flüssiger durchkommt. Der Regierungsrat sei gebeten, hier einmal genauer hinzuschauen.

Andreas Bammatter (SP) steht zu seinen vorherigen Aussagen und möchte sie durch einen Dreisatz ergänzen. Gehe man davon aus, in einem Bus sitzen 30 Personen, was mindestens 15 Autos entspricht – denn in Mehrzahl der Fälle sitzt nur 1 Person im Auto. Ein Auto wiederum entspricht raummässig etwa 4 Velos. Felix Keller sagte, der Kreisel verflüssige den Verkehr und somit auch das Vorwärtskommen der Busse 64 und 68. Gemäss der vorherigen Rechnung entsprechen diese beiden Busse 60 Autos. Wenn alle, die Zug fahren, das Auto nähmen, würde es gar keine Bewegung mehr geben. Es ist derselbe Kampf wie vorhin: Man möchte einen Verkehrsträger rausstreichen und ihn optimieren, anstatt dass parallel alle begünstigt werden. Und schon wird wieder gestritten, wer Recht hat – der Auto-, der Velo- oder der Zugfahrer. Es bringt einen aber nicht weiter, wenn immer wieder die einen gegen die anderen ausgespielt werden. Tatsächlich aber produziert der ÖV weniger Autos, weil die Verkehrsteilnehmenden im Bus oder Zug näher beieinandersitzen. Hier gäbe es Optimierungen. Andreas Bammatter möchte niemandem verbieten, Auto zu fahren und er hat auch keinen Grund dazu. Man sollte dieses Verhältnis aber wenigstens mitbedenken.

Karl-Heinz Zeller (Grüne) hatte angesichts der Traktandenliste schon befürchtet, dass es eine dogmatische Diskussion werden wird, und tatsächlich befindet man sich nun mitten darin. Das ist auch legitim, denn dafür gibt es ja die verschiedenen Parteien. Es bringt deshalb nichts, es den einen und den anderen vorzuwerfen, denn heute waren und sind alle dogmatisch unterwegs – wovon sich Karl-Heinz Zeller nicht ausnehmen möchte.

Was möchte das Postulat eigentlich? Wohin sollen die Hochleistungsstrassen im dicht bebauten Baselbiet verlagert werden? Sollen Schnellstrassen durch den Pratteler Ortskern führen? Das kann ja nicht sein. Es fehlt schlicht an Alternativen. Der Regierungsrat hielt richtig fest, dass die Diskussion darüber beim nächsten Richtplan geführt werden soll. Es geht darum, sie gesamtheitlich zu führen, um gemeinsam eine Lösung zu finden. Andi Dürr hat sich etwas lächerlich gemacht darüber, dass auf Anliegen von Natur, Menschen etc. Rücksicht genommen wird. Die Mobilität muss den Menschen dienen, sie ist wichtig, sinnvoll und nötig. Sie muss aber auch Rücksicht nehmen auf die Menschen, die hier wohnen. Im vorliegenden Vorstoss geht es aber gar nicht *darum*, sondern es geht um eine Verlagerung. Die Grüne/EVP-Fraktion ist gegen eine solche und möchte den Druck auf die Nationalstrassen aufrechterhalten. Deshalb lehnt sie das Postulat ab.

Reto Tschudin (SVP) möchte mit ein paar Worten auf gewisse Unterstellungen reagieren. Die meisten haben ihn vielleicht schon einmal gesehen, wie er am Abend nach der Landratssitzung mit dem Velo nach Hause fährt. Er möchte hier also keinen Kampf Velo- gegen Autofahrer lancieren. Wenn Andreas Bammatter sagt, man müsse beide fördern, ist ihm rechtzugeben. Im zweiten Satz bringt er dann aber meistens ein Argument gegen Autofahrer vor. Und das ist die Gefahr, in der man steckt. Jeder hat seinen Grund, weshalb man mit dem Auto oder dem Velo zur Arbeit geht. Nach Liestal kommt Reto Tschudin gerne mit dem Velo, aber nach Arlesheim nimmt er lieber das Auto. Mit dem ÖV ist das eher umständlich. Er möchte deshalb auch niemandem vorschreiben, wie er oder sie diesen Weg zu gehen hat. Er ist um jeden Velofahrer froh, weil der dann nicht mit ihm im Stau auf der Autobahn steckt. Die Leute sitzen aber alle nicht freiwillig ins Auto, sondern sie nehmen es, um zur Arbeit zu gehen. Es ist kein Freizeitphänomen. Es geht ihm auch nicht darum, eine Verlagerung zu erwirken, denn diese hat bereits stattgefunden. Es soll nicht darum gehen, die Leute von der Autobahn zu holen, nur damit er freie Fahrt hat, denn sobald es auf der Autobahn stockt, staut es auch auf den Strassen ringsum.

Würde sein Vorstoss abgelehnt, dann ist wenigstens das Votum von Urs Kaufmann im Protokoll, der gesagt hatte, dass der Ausbau des Hochleistungsstrassennetz obere bzw. oberste Priorität haben muss. In der Antwort heisst es sogar, man müsse das vorantreiben. Wie Andi Dürr dazu richtig bemerkt hatte, ist das bis jetzt nicht passiert. Unterstützt die SP die Autobahnen nur, weil dadurch die Velorouten entlastet werden, hat man auch was gewonnen. Denn die Region braucht eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur, und zwar auf allen Wegen. Der Votant stimmt dem Ausbau der Haltestellen regelmässig zu und unterstützt auch den ÖV, man darf aber nicht die Autobahnen blockieren, denn es sind die Leute dort nicht nur zur Arbeit unterwegs, sondern auch Handwerker, die zu einem Termin fahren etc. Der Wirtschafts- und Wohnraum wächst, und die Infrastruktur hinkt hinterher. Diesen Gap gilt es zu schliessen. Reto Tschudin bittet, das Thema sehr differenziert anzuschauen, wie schon Felix Keller angeregt hatte. Man kann seinen Vorstoss guten Gewissens überweisen, ohne dass durch Muttenz eine Autobahn gebaut wird. Denn das war nie der Sinn des Postulats.

Urs Kaufmann (SP) möchte Felix Keller darauf hinweisen, dass die kleinen Verbesserungen, um lokale Staubildungen zu verringern, nicht Gegenstand des Vorstosses von Reto Tschudin seien, sondern Daueraufgabe von Gemeinden und Kanton. Hier geht es aber um den Bau von Alternativrouten. Er befürchtet, dass Reto Tschudin von einer breiten Strasse über den Gempfen träumt, damit er etwas schneller in Arlesheim ist. Das darf es definitiv nicht sein. Es geht nicht darum, weitere Hochleistungsstrassen zu realisieren und somit den Bund von seiner Aufgabe zu entlasten, die bestehenden auszubauen. Eine Überweisung wäre deshalb ein falsches Signal. Die lokalen Optimierungen sind Daueraufgaben der Gemeinden resp. des Tiefbauamts. Das passiert so oder so. Man darf kein Signal nach Bern geben, man habe im Baselbiet die Aufgabe selber an die Hand genommen, indem dort lokale Autobahnen gebaut werden.

Die SP hat schon immer gesagt, dass sie zum 8-Spur-Ausbau stehe – damals im Zusammenhang mit der Forderung der FDP, in Salina Raurica eine breitere Strasse zu bauen. Diese Strasse aber, die mittlerweile eröffnet wurde, machte für die SP schon damals keinen Sinn, weil sie nur nach Birsfelden führt. Das kann es nicht sein. Man muss stattdessen den 8-Spur-Ausbau an die Hand nehmen. Deshalb bringt es das Postulat nicht.

Die SVP macht es **Marco Agostini** (Grüne) wirklich nicht einfach. Reto Tschudin sagte vorhin, es solle sich die Seite, die sich für das Velo einsetzte, nun für die Autostrasse einsetzen. Reto Tschudin selber stimmte jedoch gegen das Velo, hielt sich also selber nicht an seine Aufforderung. Marco Agostini wird sein Anliegen vermutlich trotzdem unterstützen, in der Meinung, dass man es ja immerhin prüfen könne.

Heute Morgen hat die SVP gepoltert, man müsse die Gemeindeautonomie hochhalten. Und nun

steht in diesem Postulat: «Der Kanton soll die Strassen der Gemeinden übernehmen und Hauptverkehrsstrassen daraus machen». Das heisst, der Kanton würde über die Strassen der Gemeinden bestimmen, um dort Hauptverkehrsstrassen daraus zu machen? Das passt ja überhaupt nicht zum Konzept der SVP, auf das sie vorhin gepocht hatte. Das ist dem Votanten alles völlig unverständlich. Wenn eine Gemeinde es unbedingt will, kann sie ja auf den Kanton zukommen. Dass aber der Kanton Gemeindestrassen übernehmen, dort also in die Autonomie eingreifen soll, ist schwer zu begreifen. Was und wem soll er nun glauben?

Andreas Dürr (FDP) findet die Diskussion so interessant wie verwirrend, denn jeder redet über etwas anderes und zieht andere Schlüsse daraus. Das beginnt leider, trotz dem berechtigten Anliegen von Reto Tschudin, bereits mit dem Text seines Postulats. Denn seine Begründung war vorhin eine völlig andere. Im Postulat geht es darum, bestehende Strukturen, bestehende Kantonsstrassen auszubauen und sie sogar von den Gemeinden zu übernehmen. Es geht also letztlich um eine Verlagerung der Verkehrshierarchie, der Not gehorchend. Der Votant ist nun eigentlich, aus dogmatischen Gründen, durchaus der Meinung, dass man das Postulat ablehnen müsse. Felix Keller erzählt vom Kreisel Grabenring etc., wobei es sich um Verkehrsmassnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses handelt, die für ihn eigentlich eine Selbstverständlichkeit sind, ein dauerhafter Auftrag des BUD, der sogar im Strassengesetz festgehalten ist. Dieser wird allerdings etwas schleppend behandelt und neuerdings sind sogar eher Behinderungen festzustellen, wenn nämlich noch die Busse in die Strasse gestellt werden. Wenn das Postulat von Reto Tschudin als ein Durchsetzungsvorstoss gemeint ist, um den Verkehrsfluss in den Gemeinden und v.a. auf den Kantonsstrassen aufrecht zu erhalten, wäre er dafür. Im Postulatstext liest er davon jedoch nichts. Grundsätzlich ist es richtig, dass die Hochleistungsstrassen ausgebaut werden sollen. Hier hat Urs Kaufmann recht, obschon er zu etwas anderen Schlüssen kommt. Kalle Zeller hat dem Votanten vorgeworfen, er würde Einsprachen der Naturschützer lächerlich machen, doch sein Autobahnbeispiel über den Gempfen ist mindestens so lächerlich. Die Frage ist, wo Hochleistungsprojekte überhaupt möglich sind. Vor gefühlt 15 Jahren brachte die FDP (Buser/Hiltmann) eine Hochleistungsinitiative mit 5 Vorschlägen in den Landrat. Auch hier ist nichts passiert. Es gibt also durchaus Möglichkeiten und es liegen Vorschläge für Hochleistungsstrassenausbauten auf dem Pult. Über 60 % der Bevölkerung sagten, dass sie diese Hochleistungsstrassen möchten – und doch passiert nichts. Und nun kommt Reto Tschudin und fordert, dass man zur Praxis schreiten sollte, um wenigstens das auszubauen, worauf man selber Einfluss hat – was aber an sich falsch ist. Vielleicht geht es einfach darum, das Verkehrsstrassengesetz umsetzen und den Verkehrsfluss zu erhöhen, indem jeden Tag einer rausgeht und schaut, wo sich noch etwas verbessern liesse – und nicht, sich zu fragen, wo man noch ein Hindernis einbauen kann. Das wäre ein Auftrag. Gefolgt von einem halbjährlichen Bericht, was für den Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes konkret getan wurde. In dem Sinn ist die FDP-Fraktion gegen eine Überweisung des Postulats. Würde er es hingegen umschreiben, als Durchsetzungspostulat mit dem Ziel, die Verkehrshindernisse abzubauen, würde man zustimmen. Ein Durchsetzungspostulat ist es allerdings nicht und die Meinungen sind gemacht: Es braucht ein Hochleistungsstrassennetz und eine konstante Verbesserung des Verkehrsflusses.

Es ist ein elendes Durcheinander, findet **Regula Waldner** (Grüne). Es braucht ein Mobilitätskonzept, wobei die einen das, die anderen das wollen, während Reto Tschudin von armen Arbeitnehmenden redet, die im Stau stecken bleiben. Korrektur: Gemäss Bundesamt für Statistik nutzen 44 % der Personen das Auto für Freizeitaktivitäten, 13 % gehen damit einkaufen und nur ein Viertel steckt auf dem Weg zur Arbeit im Stau. Man muss also genau hinschauen und sich fragen, für wen man was effektiv verbessern muss. Es wäre nicht in Ordnung, nun husch, husch die Strassen in den Dörfern zu verbessern, denn man sollte dabei auch an die Anwohnenden denken. Es braucht eine übergeordnete Sichtweise.

Thomas Noack (SP) fragt sich, wo in dieser Frage eigentlich der Interessenkonflikt sei. Wenn man sich überlegt, wo die auszubauenden Strassen sind, kommen eigentlich nur Strassen in Frage, die mitten durch Dörfer und Städte gehen. Genau dort besteht der Interessenkonflikt nicht zwischen den Verkehrsträgern, sondern zwischen den Strassennutzenden und den Anwohnerinnen bzw. jenen, die im Dorf leben und einkaufen. Hier aber löst der Vorstoss die Probleme nicht. Man muss mit sehr viel Augenmass überlegen, wie die Leute entlang der Gemeinde- und Kantonsstrassen leben, und wie man mit dem Raum umgeht. Selbstverständlich lässt sich dort der Verkehr noch etwas verflüssigen. Aber der Votant glaubt nicht, dass das, was auf einer Hochleistungsstrasse an Stau entsteht und dann in die Dörfer und Städte überfließt, mit einem Ausbau der Kantons- und Gemeindestrassen bewältigt werden kann.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) fände es hilfreich, etwas zurückzugehen und zu schauen, um was es eigentlich geht. Das Postulat möchte, dass der Kanton Alternativrouten zu den Kantonalstrassen bietet. Der Regierungsrat hat dazu Nein gesagt, weil es nicht sein kann, dass der Kanton einen Ersatz hinstellen soll, weil das Nationalstrassennetz den Ansprüchen nicht mehr genügt. Im Nationalstrassennetz in der Region gibt es Engpässe. Das ist unbestritten und wurde nicht von der BUD verschuldet. Es hat mit der Geographie zu tun, mit dem regionalen, nationalen und internationalen Verkehr. Es stimmt nicht, dass der Kanton den Bund bei der Lösung nicht unterstützt. Bei der Schweizerhalle hat die Wirtschaft, hat die FDP, den Finger aufgestreckt und auf das Problem hingewiesen. Der Kanton unterstützt dabei den Bund bei der Beseitigung dieser Probleme. Es wird konstant ignoriert – was aber leider keine gute Strategie ist – dass die Hochleistungsstrassen in der Verantwortung des Bundes liegen. Dort gibt es in der Tat Verkehrsprobleme, z. B. in Angenstein, wo es 20, 30 Jahre lang versäumt wurde, eine Lösung herbeizuführen. Heute ist die Lösung da, aber das Strassenstück gehört dem Bund. Dieser ist zuständig und der Kanton bot an, ihn zu unterstützen, bei allem, was es braucht, um den Engpass zu beseitigen. Man sagte sogar, man wäre unter bestimmten Bedingungen bereit, finanziell einzusteigen, damit es zügig vorwärtsgeht und nicht abgewartet werden muss, bis der Bund die ganze Auslegeordnung gemacht hat. Der Votant glaubt aber nicht, dass es dem Rhythmus des Parlaments angemessen wäre, eine halbjährliche Berichterstattung zu erwarten.

Der Regierungsrat hat nicht vor, neben den National- und den Hochleistungsstrassen parallel eine zusätzliche Infrastruktur aufzubauen, nur weil es daneben klemmt. Das kann nicht der richtige Ansatz sein. Hingegen unterstützt man den jeweiligen Träger. Dort, wo das Netz tatsächlich Lücken aufweist, ist man relativ intensiv an einer Lösung. Es ist noch nicht so lange her, dass im Landrat ein Projektionskredit für den Zubringer Bachgraben gesprochen wurde. Dort muss eine Verbesserung erreicht werden. Zusätzlich gibt es dort das Projekt zur Verbesserung der Situation von ÖV und Velo. Man ist und bleibt also intensiv und entschlossen daran, hier eine übergreifende Lösung hinzubekommen. Es ist richtig, dass der Verkehr, der künftig im Bachgrabengebiet entsteht, nicht durch das Wohnquartier von Basel-West fährt, sondern unten durch, direkt auf die Nordtangente.

An der Kantonsgrenze sind es immer zwei, auf die es ankommt, siehe das Beispiel Zubringer Dornach. Es war nicht der Kanton Baselland, der seinen Richtplan angepasst hatte, sondern der Kanton Solothurn. Es nützt nichts, wenn man ein Projekt hat und man sagt, die Mitte zwischen den Kantonen sei richtig, denn in der Mitte fliesst der Bach, die Birs, in dem man sonst landet. Man muss also eine Einigung finden, es bleibt einem nichts anderes übrig.

Der Kanton arbeitet aber auch an anderen Elementen des Strassennetzes, wo das, was Reto Tschudin fordert, umgesetzt wird. Ein Beispiel ist die Talstrasse von Münchenstein nach Arlesheim. Im Tal dazwischen findet ganz viel Entwicklung statt. Die Kantonsstrasse aber führt oben durch Münchenstein, also am falschen Ort. Deshalb wird in Absprache mit den Gemeinden eine Talstrasse geplant, um im Sinne des Postulats einen Abtausch vorzunehmen und die neue Stras-

se zur Kantonsstrasse zu machen. Diese unterstützt dann all die Entwicklungen, die im Gewerbegebiet unten entstehen, während oben die Gemeinden neu, divers und autonom entscheiden können, was sie für das angemessene Strassenregime halten.

Die Rauricastrasse ist nun fertiggestellt, nachdem hier entschieden wurde, diese an die Autobahn anzuschliessen. Das Problem ist, dass die Strasse zwar fertiggestellt wurde, sie aber nicht weitergeht, weshalb man heute durch ganz Augst hindurchfahren muss, was keine gute, zukunftssträchtige Situation ist. Stattdessen soll es dort eine Umfahrung Augst als logische Fortsetzung geben, was auch im Richtplan so festgehalten ist. Dies wäre ein Gewinn für alle Seiten, weil die Strasse – parallel zur Autobahn – dann durchgängig ist, und der ganze Raum daneben ziemlich lärmarm und verkehrsberuhigt werden wird.

Der Regierungsrat lehnt es also ab, die Hierarchie auf den Kopf zu stellen, er möchte keinen Ersatz hinstellen, weil der Bund auf der Nationalstrasse nicht genügend unternimmt. Der Regierungsrat unterstützt jedoch den Bund, ist bereit und auch bereits daran, das Netz dort zu ergänzen und zu verbessern, wo es nötig ist.

://: Mit 50:36 Stimmen bei 2 Enthaltungen wird das Postulat abgelehnt.
