

## Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

---

**Titel:** Beantwortung der Interpellation von Martin Rüegg, SP "Was hat die Staufachstelle gebracht" (2007/135)

Datum: 15. April 2008

Nummer: 2007-135

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

---

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)

---



## Vorlage an den Landrat

**betreffend Beantwortung der Interpellation von Martin Rüegg, SP "Was hat die Staufachstelle gebracht" ([2007/135](#))**

Vom 15. April 2008

Am 24. Januar 2008 hat Martin Rüegg, SP, eine Interpellation betreffend "Was hat die Staufachstelle gebracht" eingereicht. Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

*Text:*

*„Staumanager nimmt den Hut“ titelten die Medien Mitte Mai dieses Jahres. Der Abgang von Martin Strübin nach drei jähriger Tätigkeit kommt früh und überraschend. Die Kündigung habe nichts mit den chaotischen Verhältnissen, d.h. Staus und Unfällen, auf der A2 vor Basel zu tun. Die Polizeidirektion wolle über die Staufachstelle nachdenken, aber doch rasch entscheiden, war zu lesen. Konkret habe man vor allem Verbesserungen bei der Signalisation von Baustellen auf der A2 erreicht, war von der Task-Force „Anti-Stau“ zu vernehmen. Das Resultat der Arbeiten dieser Fachstelle scheint mir etwas mager zu sein.*

*Ich bitte daher den Regierungsrat zu folgenden Fragen schriftlich Stellung zu nehmen:*

- 1. Was hat die Staufachstelle den Kanton bisher gekostet?*
- 2. Was kostet die Task-Force „Anti-Stau“? Welche Aufgaben hat sie? Wie ist sie zusammengesetzt? Wie wird sie bestimmt?*
- 3. Was hat die Staufachstelle in den vergangenen drei Jahren konkret erreicht?*
- 4. Ist der Regierungsrat bereit, die Staufachstelle zu durchleuchten und sie auf ihre weitere Notwendigkeit hin zu überprüfen, bevor sie erneut besetzt wird?*
- 5. Welche anderen Massnahmen sieht der Regierungsrat, die Verkehrsprobleme auf unseren Strassen in Zukunft besser in den Griff zu bekommen?*

## **Der Regierungsrat beantwortet die Fragen wie folgt:**

*Frage 1: Was hat die Staufachstelle den Kanton bisher gekostet?*

Für die Staufachstelle entstanden seit ihrer Einführung im Jahr 2004 die folgenden (jährlichen) Kosten:

Personalkosten für die Staufachstelle: ca. Fr. 142'000.--; mit einem Zuschlag für Gemeinkosten (Arbeitgeberbeiträge, Kosten für den Arbeitsplatz, Kosten für Dienstleistungen "Dritter" wie Direktion, Dienststelle, andere Direktionen u.a.) ergibt sich - im Sinne einer Vollkostenrechnung - ein Gesamtbetrag von Fr. 227'000.-- jährlich.

*Frage 2: Was kostet die Task Force Anti Stau? Welche Aufgaben hat sie? Wie ist sie zusammengesetzt? Wie wird sie bestimmt?*

### Kosten:

Für die Mitglieder der Task Force Anti Stau, die nicht der kantonalen Verwaltung angehören, werden jährlich Sitzungsgelder im Gesamtbetrag von ca. Fr. 2'000.-- ausgerichtet. Für die Mitarbeitenden der kantonalen Verwaltung, die Mitglied der Task Force, gilt die Mitwirkung an den Sitzungen "als zum Amtsauftrag gehörend". Es wird ihnen also kein Sitzungsgeld ausbezahlt.

### Zusammensetzung der Task Force Anti Stau:

Das kantonale Strassengesetz (Systematische Gesetzessammlung, SGS, 430) legt in § 43a Absatz 2 fest, dass der Regierungsrat die zweckdienliche Mitwirkung der Verkehrs- und Wirtschaftsverbände durch Einsetzung einer speziellen *Task Force* sicher stellt. Heute (April 2008) besteht die Task Force Anti Stau aus folgenden Mitgliedern:

### Verbände:

- Edi Borer, Mitglied der Geschäftsleitung der Verkehrsliga beider Basel
- Christoph Buser, Landrat, Wirtschaftskammer Baselland
- Christian Greif, Direktor TCS beider Basel
- Esther Maag, Landratspräsidentin, Präsidentin VCS Sektion beider Basel
- Patrick Schäfli, Landrat
- Ernst Thöni, Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG, Sektion Nordwestschweiz.

Kantonale Verwaltung:

- Beat Schüpbach, Vizekommandant und Leiter der Hauptabteilung Verkehrssicherheit der Polizei Basel-Landschaft, Leiter Task Force
- Adrian Baumgartner, Leiter Informationsdienst, Generalsekretariat, Bau- und Umweltschutzdirektion
- Ruedi Hofer, Kantonsingenieur, Tiefbauamt, Bau- und Umweltschutzdirektion.

Wie wird sie bestimmt?

Der Regierungsrat ist für die Wahl der Mitglieder der Task Force Anti Stau zuständig.

Welche Aufgaben hat sie?

Der Regierungsrat umschrieb in seiner Vorlage an den Landrat Nr. 2004-243 (Bericht und Antrag zur formulierten Gesetzes - Initiative "für eine optimale Verkehrsstau-Bewältigung, Anti-Stauintiative, S. 17) und im RRB Nr. 178 vom 27. Januar 2004 (Umsetzung der Anit-Stauintiative) den Auftrag der Task Force wie folgt:

*"Die Task Force hat den Auftrag, die Behörden bei der Umsetzung ihres Auftrags zur Stauverhinderung und Staubekämpfung zu beraten. Zu diesem Zweck wird sie 2 bis 3 Mal jährlich über die Entwicklung der Stausituation auf unseren Strassen und die realisierten, eingeleiteten und geplanten Massnahmen informiert. Die Task Force hat konsultativen Charakter ohne Entscheidbefugnisse."*

*Frage 3: Was hat die Staufachstelle in den vergangenen drei Jahren konkret erreicht?*

3.1. Einleitende Bemerkung

Die Einsetzung einer Staufachstelle bei der Polizei Basel-Landschaft, Hauptabteilung Verkehrssicherheit, diente der Umsetzung des Gesetzesauftrags. Es wurde ein Ingenieur als Fachperson angestellt, der die Grundlagen für die Stauerfassung und die Staubekämpfung zu erarbeiten hatte. Bei dieser Stelle handelt es sich schweizweit um eine absolute Neuheit.

Für die Staufachstelle wurden folgende Ziele vorgesehen:

Erfassung und Analyse der bestehenden Situation:

Da es bisher kaum möglich war, klare und verbindliche Angaben zur Stausituation im Kanton Basel-Landschaft vorzulegen, bestand eine der Hauptaufgaben der Stelle darin, ein entsprechendes Erfassungssystem aufzubauen. Basierend auf diesem Erfassungssystem sollte eine Staudatenbank geschaffen werden.

Darstellung der heutigen Situation:

Anhand der Staukarte, basierend auf den Zahlen aus der Staudatenbank, soll eine visuelle Darstellung auf einer Staukarte erfolgen. Diese Darstellung würde eine unterschiedliche Klassierung von Stauegebieten und auch von Stauformen erlauben. Dadurch wäre eine Priorisierung der zu treffenden Massnahmen und eine entsprechende Erfolgskontrolle möglich.

Stauprognosen:

Anhand der gesammelten Daten und Modellberechnungen sollen Prognosen zur Stauentwicklung erstellt werden.

Vorschläge und Massnahmen:

Die Staufachstelle soll Vorschläge und Massnahmen zur Verhinderung von bzw. zum Abbau von Verkehrsstaus erarbeiten.

Beratungen:

Die Staufachstelle soll Behörden und Private in Staufragen beraten.

Mitarbeit in der Task Force Anti Stau:

Die Staufachstelle soll in der Task Force Anti Stau mitwirken und die Mitglieder der Task Force in fachlicher und administrativer Sicht unterstützen. Zudem erhielt die Fachstelle den Auftrag, die Stauberichte zu erstellen.

### 3.2. Tätigkeitsbericht

Grundlagenarbeit:

Es galt, die in die Stauthematik involvierten kantonalen Amtsstellen (Tiefbauamt, Amt für Raumplanung, Amt für Umweltschutz und Energie, Lufthygieneamt, Polizei Basel-Landschaft, Amt für Militär und Bevölkerungsschutz) kennen zu lernen, soweit nötig für die Thematik "Stau" zu sensibilisieren und sie zu vernetzen. Parallel dazu wurden Konzepte zur Umsetzung des Pflichtenhefts der Staufachstelle, zur Datenerfassung, zur Datenbank und zur Visualisierung erarbeitet.

Gleichzeitig engagierte sich die Staufachstelle im Sinne der präventiven Staubekämpfung. Zur Stauverhinderung wurde eine Stauinformation erstellt und vermittelt, die schweizweit Beachtung findet.

Weiter wurde die Staufachstelle als "externe Fachstelle" zu den Sanierungsprojekten "Tunnel Arisdorf" und "Erhaltungsabschnitt A2 (= EABA) beigezogen. Der Expertenstatus ermöglichte

der Staufachstelle, auch unkonventionelle Ideen und Vorschläge einzubringen. Die Wirksamkeit der getroffenen Massnahmen wurde überprüft. Aufgrund der Ergebnisse konnten für spätere Bauphasen Verbesserungen realisiert werden.

Die Staufachstelle entwickelte erste aussagekräftige Stauanalysen, gegliedert nach den Stauursachen, wobei die Verkehrsstaus auf der A2 infolge von Baustellen, Verkehrsunfällen oder Grossereignissen im St. Jakobspark im Vordergrund der Evaluation standen. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse flossen in die Stauberichte ein und ermöglichten erstmals eine verlässliche Klassierung von Stauereignissen. Dieser Schritt kann als echte Pionierarbeit bezeichnet werden.

#### *Bilanz:*

Die Staufachstelle beschritt Neuland. Es war nicht möglich, auf bestehende Systeme und Konzepte zurückzugreifen. Die ganze Thematik musste von Grund auf neu angegangen erarbeitet werden. Beispielsweise stellte sich die Frage, wie der Begriff "Stau" zu definieren ist.

#### *Erfassung und Analyse der heutigen Situation:*

Auf Initiative der Staufachstelle konnte ein erstes Vorläufermodell zur Datenerfassung initiiert werden. Es wurde der Grundstein für ein umfassendes Projekt "Verkehrsdatenerfassung" gelegt.

#### *Stauprognosen:*

In enger Zusammenarbeit mit der Verkehrsleitzentrale der Polizei Basel-Landschaft konnten erste Staukarten erarbeitet und veröffentlicht werden. Es wurden Prognosen für besondere Ereignisse ermittelt und der Öffentlichkeit vorgestellt. Dazu gehört auch das von der Fachstelle erarbeitete Konzept für ein computergestütztes Prognose-Modul. Die Prognosen zur Stauentwicklung bilden die unerlässliche Grundlage für die konkrete Massnahmen zur Stauverhinderung und Stauverminderung.

#### *Vorschläge und Massnahmen:*

Da noch keine Staudatenbank aufgebaut und in Betrieb gesetzt werden konnte, behalf sich die Staufachstelle auf sehr kreative Art und Weise: Mittels eigener Zählungen, Beobachtungen, Auswertung von Verkehrsinformationen und mit dem Inbetriebsetzen eigener Zählsysteme wurden die Grundlagen erstellt, um Stauprognosen zu entwickeln und damit die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer frühzeitig über drohende "Stauherde" zu informieren.

#### *Beratungen:*

Wie bereits ausgeführt, wurde die Staufachstelle bei verschiedenen Grossprojekten als externe Fachstelle zugezogen (Tunnel Arisdorf, Erhaltungsabschnitt A2, Basel - Augst=EABA u.a.). Die Analysen der Staufachstelle wurden als wertvoll und weiterführend bewertet. Die Bevölkerung wurde an mehreren Veranstaltungen über die Baustellensituation und über die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss orientiert. Der Bevölkerung wurde eine Informationsbroschüre mit "Stauuhren" abgegeben mit Hinweisen und Empfehlungen zur Mobilität während der Bauphase.

#### *Mitarbeit in der Task Force Antistau:*

Die Staufachstelle bildete das "tragende" Element der Task Force, erstellte die Grundlagen zu den Sitzungen und bereitete den Grossteil der Geschäfte vor. Innerhalb der Task Force

fand die fachliche Unterstützung durch die Staufachstelle eine positive Aufnahme. Gleichwohl wünschte sich die Task Force ein noch stärkeres Engagement der Staufachstelle.

*Zusammenfassung:*

In den bisherigen 3 Jahren ihres Bestehens konnte die Staufachstelle einige wesentliche Ziele umsetzen. Speziell zu erwähnen ist der Beitrag der Staufachstelle zur besseren Bewältigung der Staus während der Sanierung der A2, Basel - Augst (EABA). Als innovative Neuerung darf die Initialisierung der "Stauverträglichkeitsprüfung" bei Neubauten von Strassenanlagen im Kanton bezeichnet werden. Andere Zielsetzungen - speziell die Erstellung der Staudatenbank - konnten bisher nicht umgesetzt werden, die Zeitpläne erwiesen sich als zu ehrgeizig und die verfügbaren Ressourcen als begrenzt.

Der Staufachstelle ist es zweifellos gelungen, die Fachstellen der kantonalen Verwaltung, aber auch die Öffentlichkeit, für die bisher vernachlässigte Thematik "Verkehrsfluss, Mobilität" zu sensibilisieren und erste Massnahmen auszulösen.

Die Berichterstattung in Form der Stauberichte und die damit verbundene kritische Auseinandersetzung mit der Verkehrsstauproblematik hat vor allem "hinter den Kulissen" vieles bewegt. So ist namentlich auch die Einführung einer Überprüfung des Verkehrsflusses bei allen mittleren und grösseren Projekten des Tiefbauamtes auf die entsprechende Sensibilisierung im Rahmen der Task Force zurückzuführen.

Insgesamt darf der Staufachstelle attestiert werden, dass sie unter Berücksichtigung des Stellenvolumens von 100% beachtliche Grundlagenarbeit geleistet hat. Ob und gegebenenfalls in welchem Umfang die Arbeit der Staufachstelle Staus verhindert bzw. abgebaut hat, lässt sich nicht zuverlässig beantworten. Hingegen darf der Schluss gezogen werden, dass die Arbeit der Staufachstelle Wirkung erzeugte und örtlich spürbare Verbesserungen bewirkte.

*Frage 4: Ist der Regierungsrat bereit, die Staufachstelle zu durchleuchten und sie auf ihre Notwendigkeit hin zu überprüfen, bevor sie neu ersetzt wird?*

Der Regierungsrat hat sich in den vergangenen Wochen einlässlich mit der künftigen Erfüllung des Auftrages aus § 43a des Strassengesetzes, Massnahmen zur Verhinderung bzw. zum Abbau von Verkehrsstau, auseinandergesetzt. Er beauftragte die Justiz-, Polizei- und Militärdirektion, in Zusammenarbeit mit der Bau- und Umweltschutzdirektion einen Bericht über die Arbeit der Staufachstelle und der Task Force Anti-Stau zu erarbeiten und Vorschläge zu unterbreiten für die künftige Umsetzung der vom Volk im Jahr 2003 angenommene Gesetzesinitiative "für eine optimale Verkehrsstau-Bewältigung". Der Regierungsrat hat diesen Bericht samt den beschlossenen Massnahmen am 18. März 2008 verabschiedet (RRB Nr. 0412). *Der Bericht liegt dieser Vorlage, Beantwortung der Interpellation von Landrat Martin Rüegg, Nr. 2007-135, bei.*

Der Regierungsrat kommt zum Ergebnis, dass die Staufachstelle unter Berücksichtigung ihres Stellenvolumens von 100 % insgesamt *eine beachtliche Grundlagenarbeit* geleistet hat, auch wenn nicht alle Zielsetzungen - wie beispielsweise die Erstellung der Staudatenbank - erreicht werden konnten. Insgesamt habe die Arbeit der Staufachstelle aber Wirkung erzeugt und örtlich spürbare Verbesserungen bewirkt (*siehe S. 4 - 6 des Berichts vom 18. März*

2008). Auch die Task Force Anti Stau leistet nach der Beurteilung des Regierungsrats *wesentliche Beiträge zur Sensibilisierung der Behörden für die Stauproblematik und zur Entschärfung der Stausituation in unserer Region. Sie stellt eine sehr zentrale Kommunikations- und Informationsplattform dar zur besseren Erfüllung des gesetzlichen Auftrags zur Stauverhinderung und zur Staubekämpfung (siehe S. 7 des Berichts vom 18. März 2008).*

Der Landrat hat in seiner Sitzung vom 13. Dezember 2007 die ursprünglich für 2008 vorgesehenen Mittel aus dem Budget gestrichen. Ohne die erforderliche Finanzierung kann die Staufachstelle aber nicht fortgeführt werden. Daher hat der Regierungsrat die Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD) und die Justiz-, Polizei- und Militärdirektion mit Beschluss vom 18. März 2008 beauftragt, den gesetzlichen Auftrag "für eine optimale Verkehrsstau-Bewältigung (§ 43a des Strassengesetzes) im Rahmen ihrer Leistungsaufträge zu erfüllen.

Der Regierungsrat erwartet von der Task Force Anti Stau, dass sie ihren gesetzlichen Auftrag (§ 43a Absatz 2 des Strassengesetzes) auch in den nächsten Jahren umsetzt. Es ist weiterhin notwendig, dass die Verkehrs- und Wirtschaftsverbände mit ihren Sprachrohren in der Task Force vertreten sind und mit ihrer hohen Sachkompetenz deren Arbeit aktiv mit gestalten. Der Regierungsrat will die Task Force Anti Stau nach Möglichkeit mit einer Vertretung des Bundesamts für Strassen (ASTRA) erweitern, da die Nationalstrassen seit 1. Januar 2008 unter der Verantwortung des Bundes stehen. Er empfiehlt der Task Force, den Beizug einer auswärtigen Fachperson "mit Expertenstatus" zu prüfen, um auf diese Weise auch die Wissenschaft in die Arbeit der Task Force zu integrieren. Auf diese Weise kann das Spektrum der Ideen und konzeptionellen Ansätze zur Stauverhinderung und Staubekämpfung möglicherweise erweitert werden.

*Für weitere Einzelheiten wird auf den Bericht vom 18. März 2008 (Beilage) verwiesen.*

*Frage 5: Welche anderen Massnahmen sieht der Regierungsrat, die Verkehrsprobleme auf unseren Strassen in Zukunft besser in den Griff zu bekommen?*

Zur Verminderung kapazitätsbedingter Verkehrsprobleme bestehen verschiedenste Ansatzpunkte:

- Betriebliche und planerische Massnahmen
- Bauliche Massnahmen
- Flankierende Massnahmen

*Betriebliche und planerische Massnahmen:*

Darunter fallen Massnahmen aus den Bereichen der Verkehrsinformation, der Verkehrslenkung, der Verkehrsleitung und der Verkehrssteuerung. Als Beispiel wird der Ausbau des bestehenden Verkehrsleitsystems auf der A2 erwähnt. Weitere Massnahmen sind die Bereitstellung alternativer Angebote wie Park and Ride sowie Ausbautvorhaben im öffentlichen Verkehr. Gerade beim öffentlichen Verkehr wurden in der Vergangenheit sehr grosse Anstrengungen unternommen, um dessen Angebot und Attraktivität zu erhöhen.

Den planerischen Massnahmen sind die Unterhaltspläne für den Strassenunterhalt unter Berücksichtigung der verkehrlichen und betrieblichen Bedürfnisse, aber auch Einsatzpläne für den Fall besonderer Ereignisse auf bestimmten Strassenabschnitten zuzuordnen. Die

Einsatzpläne sollen dazu beitragen, dass im Ereignisfall die negativen Auswirkungen auf den Verkehrsfluss möglichst klein gehalten werden.

Von entscheidender Bedeutung ist auch die enge Zusammenarbeit aller kantonalen Fachstellen zu. Es wurden direktionsübergreifende Koordinationsgremien (bspw. die Koordinationsgruppe Verkehr) geschaffen, um die fachübergreifende Zusammenarbeit zu fördern und zu verstärken.

*Bauliche Massnahmen:*

Diese umfassen sowohl den Strassenbaus (zum Beispiel Ausbau H2), als auch den Ausbau des Schienenverkehrs (öffentlicher Verkehr).

*Flankierende Massnahmen:*

Im Zusammenhang mit den Grossbaustellen Erhaltungsabschnitt Basel Augst (EABA) wurde versucht, das Verkehrsverhalten der Pendler zu beeinflussen und sie zur stärkeren Benützung des öffentlichen Verkehrs zu animieren.

*Schlussfolgerung:*

Einzelne und isolierte Massnahmen können die Verkehrsprobleme nicht lösen. Erforderlich sind gemeinsame, interdisziplinäre Anstrengungen und das koordinierte Vorgehen aller betroffenen Fachbereiche im Kanton. Solange die Verkehrsbewegungen aufgrund des hohen Mobilitätsgrads der Bevölkerung weiter zunehmen, stellt die Lösung der Verkehrsfragen eine grosse Herausforderung für alle Involvierten dar. Der Kanton Basel-Landschaft wird auch in Zukunft nur bedingt Einfluss auf regionale oder überregionale Verkehrsentwicklungen nehmen können. Der Grad der Fremdbestimmung ist speziell im Verkehrsbereich ausserordentlich hoch.

Liestal, den 15. April 2008

Im Namen des Regierungsrates  
die Präsidentin:

Pegoraro

der 2. Landschreiber:

Achermann

Beilage:

*Bericht zur Staufachstelle und zur Task Force Anti Stau; Weiteres Vorgehen;  
RRB Nr. 0412 vom 18. März 2008.*

# Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Basel-Landschaft

Nr. 0412

vom 18. März 2008

## Bericht zur Staufachstelle und zur Task Force Anti Stau; Weiteres Vorgehen

### 1. Ausgangslage

#### 1.1. Auftrag des Regierungsrats

Der Regierungsrat beauftragte die Justiz-, Polizei- und Militärdirektion, in Zusammenarbeit mit der Bau- und Umweltschutzdirektion einen Bericht über die bisherige Arbeit der Staufachstelle und der Task Force Anti-Stau zu erarbeiten und Vorschläge zu unterbreiten für die künftige Umsetzung der vom Volk angenommenen Gesetzesinitiative "für eine optimale Verkehrsstau-Bewältigung" (§ 43a des Strassengesetzes).

#### 1.2. Formuliere Gesetzesinitiative "für eine optimale Verkehrsstau-Bewältigung"

Die Stimmberechtigten unseres Kantons nahmen in der Volksabstimmung vom 18. Mai 2003 die formulierte Gesetzesinitiative "für eine optimale Verkehrsstau-Bewältigung" (sog. Anti-Stauintiative) deutlich an. Am folgenden Tag traten die neuen Bestimmungen im Strassengesetz (§ 43a) mit folgendem Wortlaut unverzüglich in Kraft:

##### *§ 43a Verkehrsstaus*

*<sup>1</sup>Die kantonalen Behörden leiten unverzüglich die nachfolgenden Massnahmen ein, um im Interesse der betroffenen Anwohner und Verkehrsteilnehmer Verkehrsstaus zu verhindern bzw. solche unverzüglich abzubauen:*

- a. Planung und Umsetzung von Verkehrsleitmassnahmen unter umfassender Berücksichtigung der möglichen Szenarien, insbesondere von vorhersehbaren Szenarien wie Grossveranstaltungen, Ferienverkehr usw.;*
- b. Erarbeiten von vorsorglichen Massnahmen- und Einsatzplänen für unvorhersehbare Verkehrsengpässe und -blockaden bei Unfällen, Elementarereignissen usw.;*
- c. Sicherstellung der Zusammenarbeit der zuständigen kantonalen Behörden sowie der Zusammenarbeit mit zuständigen ausserkantonalen Stellen;*
- d. die Bereitstellung und den Einsatz von ausreichendem Fachpersonal und technischen Mitteln.*

*Damit sollen namentlich Schadstoff- und Lärmemissionen, Umweltschäden und Zeitverluste möglichst gering gehalten sowie die Gefahr von Unfällen minimiert werden.*

*<sup>2</sup>Der Regierungsrat stellt die zweckdienliche Mitwirkung der Verkehrs- und Wirtschaftsverbände durch Einsetzung einer speziellen Task Force sicher.*

*<sup>3</sup>Der Regierungsrat erstattet der Öffentlichkeit über die getroffenen Massnahmen und über den Sachstand mindestens halbjährlich Bericht.*

### 1.3. Einsetzung der Task Force Anti Stau

Der Regierungsrat legte im Januar 2004 (RRB Nr. 178 vom 27. Januar 2004) die Zusammensetzung der Task Force fest und wählte die Mitglieder. Heute (Februar 2008) besteht die Task Force Anti Stau aus folgenden Mitgliedern:

*Verbände:*

- *Edi Borer, Mitglied der Geschäftsleitung der Verkehrsliga beider Basel*
- *Christoph Buser, Wirtschaftskammer Baselland*
- *Christian Greif, Direktor TCS beider Basel*
- *Esther Maag, Landrätin, Präsidentin VCS Sektion beider Basel*
- *Patrick Schäfli, Landrat*
- *Ernst Thöni, Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG, Sektion Nordwestschweiz*

*Kantonale Verwaltung:*

- *Beat Schüpbach, Leiter Hauptabteilung Verkehrssicherheit, Polizei Basel-Landschaft, Justiz-, Polizei- und Militärdirektion, Leiter Task Force*
- *Adrian Baumgartner, Leiter Informationsdienst, Generalsekretariat, Bau- und Umweltschutzdirektion*
- *Ruedi Hofer, Kantonsingenieur, Tiefbauamt, Bau- und Umweltschutzdirektion*
- *Anand Jagtap, Leiter Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit, Generalsekretariat, Justiz-, Polizei- und Militärdirektion*

Der Regierungsrat umschrieb in seiner Vorlage an den Landrat Nr. 2002-243 (Bericht und Antrag zur formulierten Gesetzes-Initiative "für eine optimale Verkehrsstau-Bewältigung, Anti-Stauintiative, S. 17) und im RRB Nr. 178 vom 27. Januar 2004 (Umsetzung der Anti-Stauintiative) den Auftrag der Task Force folgendermassen:

*"Die Task Force hat den Auftrag, die Behörden bei der Umsetzung ihres Auftrags zur Stauverhinderung und Staubekämpfung zu beraten. Zu diesem Zweck wird sie 2 bis 3 Mal jährlich über die Entwicklung der Stausituation auf unseren Strassen und die realisierten, eingeleiteten und geplanten Massnahmen informiert. Die Task Force hat konsultativen Charakter ohne Entscheidbefugnisse".*

Der Leiter Staufachstelle gehört der Task Force als beratendes Mitglied ohne Stimmrecht an. Er führt das Aktariat der Task Force.

### 1.4. Einsetzung einer Staufachstelle

Die Gesetzesinitiative verlangt u.a. die Bereitstellung und den Einsatz von ausreichendem Fachpersonal und technischen Mitteln (§ 43 Absatz 1 Buchstabe d des Strassengesetzes). Um diese zentrale Forderung des Volksbegehrens erfüllen zu können, wurde bei der Hauptabteilung Verkehrssicherheit der Polizei Basel-Landschaft eine Staufachstelle begründet. Folgende Aufgaben wurden der Staufachstelle übertragen:

- Erfassen und analysieren der Stausituation auf dem kantonalen Strassennetz;
- Erstellen von Stauprognosen;
- Ausarbeitung von Vorschlägen für Strategien/Massnahmen zur Verhinderung bzw. Eindämmung von Verkehrsstaus;
- Beratung der Behörden und Amtsstellen, die von der Stauproblematik betroffen sind (z.B. Tiefbauamt und Abteilung öffentlicher Verkehr, Amt für Raumplanung, Hauptabteilung Verkehrssicherheit der Polizei Basel-Landschaft, Amt für Militär und Bevölkerungsschutz);
- Zusammenarbeit/Vernetzung mit anderen involvierten Fachstellen;

- Anlaufstelle für die Öffentlichkeit und für die Verbände in Fragen des Verkehrsstaus.

Die Staufachstelle arbeitet eng mit den Fachleuten des Tiefbauamts zusammen.

Der Regierungsrat stellte Martin Strübin, Ingenieur, als Leiter der Staufachstelle an. Dieser nahm seine Tätigkeit im August 2004 auf und kündigte seine Stelle auf Ende Juni 2007.

### 1.5. Berichterstattung über die getroffenen Massnahmen und über den Sachstand

Die Gesetzesinitiative verlangt, dass der Regierungsrat der Öffentlichkeit über die getroffenen Massnahmen mindestens halbjährlich Bericht erstattet (§ 43a Absatz 3 des Strassengesetzes). Bis heute wurden vier ausführliche Stauberichte verfasst und publiziert:

- Bericht 1 der Staufachstelle: Juni 2005, Schwerpunkte:  
*Definition Verkehrsstau, Staukarte, Uebersicht der Massnahmen zur Stauvermeidung und Stauverminderung*
- Bericht 2 der Staufachstelle: Dezember 2005, Schwerpunkte:  
*Gemeldete Staustellen und Staustunden 2004 sowie ihre Ursachen, Uebersicht Stauentwicklung 1994-2004 in der Schweiz, Entwicklung des gemeldeten Verkehrsstaus in Baselland im Jahr 2004, Uebersicht der Massnahmen zur Stauvermeidung und Stauverminderung*
- Bericht 3 der Staufachstelle: Januar 2006, Schwerpunkte:  
*Gemeldete Staustunden und Staustellen 2005 sowie ihre Ursachen in Baselland, Detailanalysen der Staustellen Hagnau/Schänzli und Rheinstrasse, Uebersicht der Massnahmen zur Stauvermeidung und Stauverminderung, Definition der Ziele der Task Force Anti-Stau sowie Definition des Stauabbau-Ziele.*
- Bericht 4 der Staufachstelle: Juni 2007, Schwerpunkte:  
*Gemeldete Verkehrsstaus in Baselland seit 2004/Aufteilung in Morgenstaus und Abendstaus, Staus infolge Baustellen/Vorgehen (z.B. Information der Bevölkerung mittels Stauuhren), Realisierung H2 Pratteln-Liestal, Uebersicht der Massnahmen zur Stauvermeidung und Stauverminderung, Erläuterungen von Road Pricing und Value Pricing, Verkehrsqualitätsbeurteilung bei den Projekten "Kreisel Zwingen" und "Hauptstrasse Reinach".*

### 1.6. Auftrag des Regierungsrates zur Evaluation der Staufachstelle und der Task Force Anti Stau

Nach der Kündigung des ersten Stelleninhabers der Staufachstelle im März 2007 beschloss der Regierungsrat, die vakante Stelle vorerst nicht neu zu besetzen, sondern vorgängig eine Standortbestimmung durchzuführen. Diese soll gemäss Auftrag des Regierungsrats umfassen:

- eine kritische Beurteilung der bisherigen Tätigkeit der Staufachstelle und der Task Force Anti Stau;
- die Entwicklung von Varianten über die eventuelle Weiterführung der Staufachstelle und der Task Force Anti Stau sowie
- die Ausarbeitung eines Vorschlages über das weitere Vorgehen.

## 1.7. Parlamentarische Vorstösse

Im Juni 2007 wurden im Landrat vier parlamentarische Vorstösse eingereicht, die sich mit der Staufachstelle befassen:

- Motion der CVP/EVP-Fraktion: Standortbestimmung Anti-Staumassnahmen (2007-130)
- Motion von Rudolf Keller, SD: Abschaffung der Staufachstelle (2007-131)
- Interpellation von Martin Rüegg: Was hat die Staufachstelle gebracht? (2007-135)
- Postulat von Karl Willmann: Der Staumanager hat nichts gebracht! (2007-132).

Diese Vorstösse wurden im Landrat noch nicht behandelt.

## **2. Bericht und Beurteilung zur Tätigkeit der Staufachstelle**

### 2.1. Einleitende Bemerkung

Die Einsetzung einer Staufachstelle bei der Polizei Basel-Landschaft, Hauptabteilung Verkehrssicherheit, diente der Umsetzung des Gesetzesauftrags. Es wurde ein Ingenieur als Fachperson angestellt, der die Grundlagen für die Stauerfassung und die Staubeämpfung zu erarbeiten hatte. Bei dieser Stelle handelt es sich schweizweit um eine absolute Neuheit.

Für die Staufachstelle wurden folgende Ziele vorgesehen:

- Erfassung und Analyse der bestehenden Situation:  
Da es bisher kaum möglich war, klare und verbindliche Angaben zur Stausituation im Kanton Basel-Landschaft vorzulegen, bestand eine der Hauptaufgaben der Stelle darin, ein entsprechendes Erfassungssystem aufzubauen. Basierend auf diesem Erfassungssystem sollte eine Staudatenbank geschaffen werden.
- Darstellung der heutigen Situation:  
Anhand der Staukarte, basierend auf den Zahlen aus der Staudatenbank, soll eine visuelle Darstellung auf einer Staukarte erfolgen. Diese Darstellung würde eine unterschiedliche Klassierung von Staugebieten und auch von Stauformen erlauben. Dadurch wäre eine Priorisierung der zu treffenden Massnahmen und eine entsprechende Erfolgskontrolle möglich.
- Stauprognosen:  
Anhand der gesammelten Daten und Modellberechnungen sollen Prognosen zur Stauentwicklung erstellt werden.
- Vorschläge und Massnahmen:  
Die Staufachstelle soll Vorschläge und Massnahmen zur Verhinderung von bzw. zum Abbau von Verkehrsstaus erarbeiten.
- Beratungen:  
Die Staufachstelle soll Behörden und Private in Staufragen beraten.
- Mitarbeit in der Task Force Anti Stau:  
Die Staufachstelle soll in der Task Force Anti Stau mitwirken und die Mitglieder der Task Force in fachlicher und administrativer Sicht unterstützen. Zudem erhielt die Fachstelle den Auftrag, die Stauberichte zu erstellen.

## 2.2. Tätigkeitsbericht

- *Grundlagenarbeit:*

Es galt, die in die Stauthematik involvierten kantonalen Amtsstellen (Tiefbauamt, Amt für Raumplanung, Amt für Umweltschutz und Energie, Lufthygieneamt, Polizei Basel-Landschaft, Amt für Militär und Bevölkerungsschutz) kennen zu lernen, soweit nötig für die Thematik "Stau" zu sensibilisieren und sie zu vernetzen. Parallel dazu wurden Konzepte zur Umsetzung des Pflichtenhefts der Staufachstelle, zur Datenerfassung, zur Datenbank und zur Visualisierung erarbeitet.

Gleichzeitig engagierte sich die Staufachstelle im Sinne der präventiven Staubekämpfung. Zur Stauverhinderung wurde eine Stauinformation erstellt und vermittelt, die schweizweit Beachtung findet.

Weiter wurde die Staufachstelle als "externe Fachstelle" zu den Sanierungsprojekten "Tunnel Arisdorf" und "Erhaltungsabschnitt A2 (= EABA) beigezogen. Der Expertenstatus ermöglichte der Staufachstelle, auch unkonventionelle Ideen und Vorschläge einzubringen. Die Wirksamkeit der getroffenen Massnahmen wurde überprüft. Aufgrund der Ergebnisse konnten für spätere Bauphasen Verbesserungen realisiert werden.

Die Staufachstelle entwickelte erste aussagekräftige Stauanalysen, gegliedert nach den Stauursachen, wobei die Verkehrsstaus auf der A2 infolge von Baustellen, Verkehrsunfällen oder Grossereignissen im St. Jakobspark im Vordergrund der Evaluation standen. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse flossen in die Stauberichte ein und ermöglichten erstmals eine verlässliche Klassierung von Stauereignissen. Dieser Schritt ist kann als echte Pionierarbeit bezeichnet werden.

- *Bilanz:*

Die Staufachstelle beschritt Neuland. Es war nicht möglich, auf bestehende Systeme und Konzepte zurückzugreifen. Die ganze Thematik musste von Grund auf neu angegangen erarbeitet werden. Beispielsweise stellte sich die Frage, wie der Begriff "Stau" zu definieren ist.

### Erfassung und Analyse der heutigen Situation:

Auf Initiative der Staufachstelle konnte ein erstes Vorläufermodell zur Datenerfassung initiiert werden. Es wurde der Grundstein für ein umfassendes Projekt "Verkehrsdatenerfassung", das zusammen mit Tiefbauamt umgesetzt werden soll, gelegt.

### Stauprognosen:

In enger Zusammenarbeit mit der Verkehrsleitzentrale der Polizei Basel-Landschaft konnten erste Staukarten erarbeitet und veröffentlicht werden. Es wurden Prognosen für besondere Ereignisse ermittelt und der Öffentlichkeit vorgestellt. Dazu gehört auch das von der Fachstelle erarbeitete Konzept für ein computergestütztes Prognose-Modul. Die Prognosen zur Stauentwicklung bilden die unerlässliche Grundlage für die konkrete Massnahmen zur Stauverhinderung und Stauverminderung.

### Vorschläge und Massnahmen:

Da noch keine Staudatenbank aufgebaut und in Betrieb gesetzt werden konnte, behalf sich die Staufachstelle auf sehr kreative Art und Weise: Mittels eigener Zählungen, Beobachtungen, Auswertung von Verkehrsinformationen und mit dem Inbetriebsetzen eigener Zählssysteme wurden die Grundlagen erstellt, um Stauprognosen zu entwickeln und damit die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer frühzeitig über drohende "Stauherde" zu informieren.

Beratungen:

Wie bereits ausgeführt, wurde die Staufachstelle bei verschiedenen Grossprojekten als externe Fachstelle zugezogen (Tunnel Arisdorf, Erhaltungsabschnitt A2, Basel - Augst=EABA u.a.). Die Analysen der Staufachstelle wurden als wertvoll und weiterführend bewertet. Die Bevölkerung wurde an mehreren Veranstaltungen über die Baustellensituation und über die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss orientiert. Der Bevölkerung wurde eine Informationsbroschüre mit "Stauuhren" abgegeben mit Hinweisen und Empfehlungen zur Mobilität während der Bauphase.

Mitarbeit in der Task Force Antistau:

Die Staufachstelle bildete das "tragende" Element der Task Force, erstellte die Grundlagen zu den Sitzungen und bereitete den Grossteil der Geschäfte vor. Innerhalb der Task Force fand die fachliche Unterstützung durch die Staufachstelle eine positive Aufnahme. Gleichwohl wünschte sich die Task Force ein noch stärkeres Engagement der Staufachstelle.

Zusammenfassung:

In den bisherigen 3 Jahren ihres Bestehens konnte die Staufachstelle einige wesentliche Ziele umsetzen. Speziell zu erwähnen ist der Beitrag der Staufachstelle zur besseren Bewältigung der Staus während der Sanierung der A2, Basel - Augst (EABA). Als innovative Neuerung darf die Initialisierung der "Stauverträglichkeitsprüfung" bei Neubauten von Strassenanlagen im Kanton bezeichnet werden. Andere Zielsetzungen - speziell die Erstellung der Staudatenbank - konnten bisher nicht umgesetzt werden, die Zeitpläne erwiesen sich als zu ehrgeizig und die verfügbaren Ressourcen als begrenzt.

Der Staufachstelle ist es zweifellos gelungen, die Fachstellen der kantonalen Verwaltung, aber auch die Öffentlichkeit, für die bisher vernachlässigte Thematik "Verkehrsfluss, Mobilität" zu sensibilisieren und erste Massnahmen auszulösen.

Die Berichterstattung in Form der Stauberichte und die damit verbundene kritische Auseinandersetzung mit der Verkehrsstauproblematik hat vor allem "hinter den Kulissen" vieles bewegt. So ist namentlich auch die Einführung einer Überprüfung des Verkehrsflusses bei allen mittleren und grösseren Projekten des Tiefbauamtes auf die entsprechende Sensibilisierung im Rahmen der Task Force zurückzuführen.

Insgesamt darf der Staufachstelle attestiert werden, dass sie unter Berücksichtigung des Stellenvolumens von 100% beachtliche Grundlagenarbeit geleistet hat. Ob und gegebenenfalls in welchem Umfang die Arbeit der Staufachstelle Staus verhindert bzw. abgebaut hat, lässt sich nicht zuverlässig beantworten. Hingegen darf der Schluss gezogen werden, dass die Arbeit der Staufachstelle Wirkung erzeugte und örtlich spürbare Verbesserungen bewirkte.

### **3. Bericht über die Tätigkeit der Task Force Anti Stau**

#### 3.1. Auftrag der Task Force Anti Stau

Gemäss § 43 Absatz 2 stellt der Regierungsrat die zweckdienliche Mitwirkung der Verkehrs- und Wirtschaftsverbände "durch Einsetzung einer speziellen Task Force" sicher.

Die Task Force soll die Mitwirkung der Verkehrs- und Wirtschaftsverbände bei der Lösung der Verkehrsstauprobleme sicherstellen (vgl. Vorlage des Regierungsrats an den Landrat, Nr. 2002-243, Bericht und Antrag zur formulierten Gesetzes-Initiative "für eine optimale Verkehrsstau-Bewältigung (Anti-Stau-Initiative), S. 17 und Beschluss des Regierungsrats Nr. 178 vom 27. Januar 2004, Umsetzung der Stauinitiative, S. 3). Die Task Force ist eine bera-

tende Kommission des Regierungsrats: Sie kann sich mit Anträgen und Empfehlungen an den Regierungsrat wenden, über Entscheidungsbefugnisse verfügt sie - wie auch die anderen regierungsrätlichen Kommissionen - nicht. Die Volksinitiative übertrug der Task Force "*Mitwirkungsrechte*", jedoch *keine Entscheidkompetenzen*.

Die Task Force trifft sich zwei- bis dreimal jährlich zur Orientierung über die Stausituation sowie über die bereits realisierten, eingeleiteten und geplanten Massnahmen und Strategien zur Verkehrsstau-Bewältigung. Es werden aktuelle Themen behandelt und Informationen vermittelt (Gastvorträge). Eine weitere zentrale Aufgabe der Task Force besteht darin, den Staubericht zu beraten und zu Händen des Regierungsrats zu verabschieden.

### 3.2. Beurteilung der Tätigkeit der Task Force Anti Stau

#### *Bilanz:*

Die Arbeit der Task Force ist anspruchsvoll, die Diskussionen verlaufen sehr konstruktiv und auf einem hohen Fachniveau. Die Sitzungen der Task Force bieten eine ausgezeichnete Möglichkeit, Anliegen und Vorschläge zur Stauverhinderung und Staubeckämpfung direkt bei Fachstellen der Verwaltung (Tiefbauamt und Hauptabteilung Verkehrssicherheit der Polizei Basel-Landschaft) einzubringen. Die Task Force leistet wesentliche Beiträge zur Sensibilisierung der Behörden für die Stauproblematik und zur Entschärfung der Stausituation in unserer Region. Auf ihre Anregung ist beispielsweise der Beizug eines Verkehrspsychologen zur Signalisationsverbesserung während des 2. Abschnitts der Arbeiten an der EABA zurückzuführen. Ausserdem brachte sie zahlreiche Verbesserungsvorschläge im unmittelbaren Kontakt mit den Fachleuten der Hauptabteilung Verkehrssicherheit und des Tiefbauamts ein.

Auf der anderen Seite muss klar gesagt werden, dass die meisten Mitglieder der Verkehrs- und Wirtschaftsverbände mit dem bisherigen Leistungsausweis der Task Force *nicht in allen Teilen* zufrieden sind. Die Task Force habe keine Wirkung und sie werde kaum wahrgenommen. In der Öffentlichkeit wachse das Gefühl, "dass gar nichts gehe". In einem Impulsprogramm "Taten statt Worte" vom April 2007 werden verschiedene Massnahmen verlangt, so u. a. die Aufwertung des Stauberichts, die Kommunikation erfolgreicher Stau-Abbau-Massnahmen, die regelmässige Veröffentlichung von nützlichen Stauvermeidungshinweisen für allen Verkehrsteilnehmenden sowie die Realisierung einer Internetseite mit Kontaktstelle.

Die Task Force Anti Stau stellt aus der Sicht des Regierungsrats und speziell der beiden Fachdirektionen, der Bau- und Umweltschutzdirektion und der Justiz-, Polizei- und Militärdirektion eine sehr zentrale Kommunikations- und Informationsplattform dar zur besseren Erfüllung des gesetzlichen Auftrags der Stauverhinderung und Staubeckämpfung. Das neu geschaffene Gefäss der Task Force Anti Stau unterstützt die Arbeit der Behörden wesentlich und wir sind der Auffassung, dass die Task Force ihre vom Gesetzgeber übertragene Funktion sehr gut erfüllt.

Das Impulsprogramm der Vertreter der Verkehrs- und Wirtschaftsverbände bietet eine ausgezeichnete Chance, die Vorschläge der Verbände zur Aufwertung der Task Force aufzunehmen. Es soll erreicht werden, dass die Rolle der Task Force und ihr Beitrag zur Staubeckämpfung wesentlich stärker nach aussen kommuniziert und dadurch endlich auch von der Öffentlichkeit wahrgenommen werden.

#### 4. Finanzielle Auswirkungen

Für die Staufachstelle und die Task Force Anti Stau entstanden seit ihrer Einführung die folgenden (jährlichen) Kosten:

Personalkosten: ca. 142'000.-- pro Jahr

Kosten für die Task Force Anti Stau: ca. 2'000.-- pro Jahr

Für eine plausible, zuverlässige und transparente *Kosten-Nutzen Rechnung* fehlen die erforderlichen empirischen Grundlagen, weshalb darauf verzichtet wird. Gemessen an den Aufgaben, welche die Staufachstelle und die Task Force zu erfüllen haben, sind diese Beträge eher bescheiden. Im Vergleich zu den äusserst hohen direkten und indirekten Kosten, die der Verkehrsstau jährlich in unserem Kanton verursacht, sind diese Mittel gut investiertes Geld.

#### 5. Konsequenzen für die Zukunft

##### 5.1. Inwiefern hat sich die Stausituation in unserem Kanton seit Inkrafttreten der Gesetzesbestimmungen der "Anti-Stauinitiative" (19. Mai 2004) in unserem Kanton verändert ?

Eine schlüssige und zuverlässige Antwort lässt sich nicht geben. Die Fachstellen sind heute (noch) nicht in der Lage, umfassende Erhebungen der Verkehrsstaus durchzuführen.

Sicher ist, dass mit dem jährlich ansteigenden Verkehrsaufkommen auch vermehrt Staubildungen auftreten und dass diese Tendenzen weiterhin zunehmend sind. Ausserordentliche Ereignisse und Massnahmen wirken sich ebenfalls auf die Häufigkeit und Intensität der Verkehrsstaus auf. So verursachte beispielsweise der Erhaltungsabschnitt Basel-Augst im Jahr 2006 eine Verdoppelung der Anzahl Stautunden auf der A2.

Die Polizei kommt aufgrund ihrer Verkehrsbeobachtungen zum Ergebnis, dass sich die Stausituation in unserem Kanton - abgesehen von den Staus infolge Baustellen - nicht signifikant verändert hat. Dass die Zahl der gemeldeten Stautunden in unserem Kanton zugenommen hat, ist primär auf die Baustellen auf der A2 wie den Tunnel Arisdorf (2005) und den Erhaltungsabschnitt Basel-Augst (2006-2008) zurückzuführen. Diese Grossbaustellen prägten und prägen die Stausituation in unserer Region stark. Ein bedeutender "Staufaktor" ist die Rheinstrasse (Hülften - Liestal). Gemäss einer Studie des Bundesamts für Strassen gilt sie schweizweit als die Strasse mit den häufigsten Staus. Entsprechend hoch ist die Dringlichkeit zur Verbesserung. Erst mit der Fertigstellung der H2 wird dieses Verkehrsproblem voraussichtlich gelöst werden können. Auch die Sanierung der Hochleistungsstrasse H 18 (bis Herbst 2007) hat in überdurchschnittlichem Umfang Stautunden generiert.

##### 5.2. Muss die in der Vorlage 2002-243, Bericht und Antrag zur formulierten Gesetzesinitiative "für eine optimale Verkehrsstau-Bewältigung") definierte Strategie zur Verkehrsstaubewältigung angepasst werden?

*Bisherige Strategie:*

In der Vorlage 2002-243 ist die Strategie zur Verkehrsstau-Bewältigung in den Grundzügen wie folgt umschrieben:

- Betrieb und Organisation:

Frühzeitiges Erkennen von Staubildungen, Verkehrslenkungsmassnahmen; Gewährleistung von kurzen Interventionszeiten im Ereignisfall, damit die Unfallstelle schnell abgesichert und innerhalb möglichst kurzer Frist geräumt werden kann.

"Konfliktfreier" Unterhaltsdienst: Revisionsarbeiten werden in verkehrsarme Zeiten verlegt.

- Verkehrstechnische, planerische und bauliche Massnahmen:

Der Einsatz der Verkehrstelematik mit der Verbreitung des Verkehrsleitsystems wird weiter gefördert.

Der öffentliche Verkehr soll ausgebaut und seine Attraktivität soll weiter gesteigert werden.

Wo sinnvoll und notwendig, werden Erweiterungen des Strassennetzes geplant und ausgeführt.

#### *Beurteilung der bisherigen Strategie:*

Die bisherige Strategie gilt nach wie vor *und soll weiter geführt werden*. Das Phänomen der Staubildung ist komplex und äusserst vielschichtig. Die Gesamtzahl und die Verknüpfung der betrieblichen, organisatorischen, planerischen, baulichen und verkehrstechnischen Massnahmen ist erforderlich, um im Effekt nachhaltige Stau verhindernde und Stau reduzierende Wirkungen zu erzielen. Das Staumanagement soll in den nächsten Jahren noch verstärkt als *Massnahmen orientiert* wahrgenommen werden. Ein *massnahmenorientiertes* Staumanagement ist zielführender als ein *staudatenorientiertes* Staumanagement. Deshalb wird künftig nicht - wie ursprünglich vorgesehen - eine permanente Datenabfrage, sondern "nur" noch eine massnahmenspezifische Erfassung notwendig sein. Offen ist zum heutigen Zeitpunkt, ob längerfristig (*Stichwort: Regionale Verkehrsleitzentrale*) ein Online-Verkehrslagebild verfügbar sein wird.

### 5.3. Sind zusätzliche Massnahmen zur Stauverhinderung und Staubekämpfung erforderlich?

Die Massnahmen sind auf die jeweiligen Bedürfnisse, Entwicklungen und politischen Entscheide auszurichten. Als zusätzliche neue Massnahme ist beispielsweise geplant, unter der Federführung des Tiefbauamts einen Arbeitsprozess "Verkehrsfluss" zu entwickeln. Er soll bei der Planung und Projektierung zu einer möglichst guten Wirkung von Anti-Stau-Massnahmen verhelfen.

In den nächsten Jahren sollen - mit Rücksicht auf die begrenzten Ressourcen - primär die bereits eingeleiteten Massnahmen weiter geführt werden. Besonders wichtig ist die gut funktionierende Zusammenarbeit zwischen den kantonalen Fachstellen. Der hohe Standard ist weiter zu entwickeln: Ein gutes Beispiel hierfür sind die regelmässig stattfindenden Koordinationssitzungen, an denen Fachleute aus der BUD und aus der JPMD mitwirken. Anhand konkreter Projekte werden kleinere und grössere zusätzliche Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses diskutiert und umgesetzt. Diese Massnahmen betreffen die Bereiche *Bauabläufe, Signalisierung und Markierung, Verkehrsinformation und Verkehrsüberwachung, Verkehrsleitung auf den Parallelachsen sowie öffentlicher Verkehr*. Die Zusammenarbeit darf vor den Kantonsgrenzen nicht Halt machen: Der Verkehrsstau ist ein grenzüberschreitendes Phänomen, weshalb die enge Kooperation mit den Fachstellen der Nachbarkantone sowie des benachbarten Auslands besonders wichtig ist.

Im September 2007 hat das Tiefbauamt einen *Pilotversuch* zur Erfassung der Verkehrsqualität (Wartezeit) in unserem Kanton gestartet. Beim Pilotversuch soll ein Konzept für eine möglichst einfache Erhebung/Beurteilung und Rangierung an einigen wenigen Verkehrsknoten

getestet und der Aufwand eruiert werden. Später sollen weitere Einzelknoten, freie Strecken und Verkehrsanlagen im Kanton erfasst und nach dem im Pilotversuch erprobten System gemäss der *Verkehrsqualitätsstufe* klassiert und anschliessend dargestellt werden. Die *Verkehrsqualitätsbestimmung* soll zu einer wichtigen Grundlage für die Staubekämpfung und Stauverhinderung werden. Das fachliche Know-how bezüglich Verkehrsfluss-Massnahmen ist beim Tiefbauamt vorhanden.

Das Projekt Erfassung der Verkehrsqualität wird auch die Talk Force Anti Stau in den nächsten Jahren schwerpunktmässig beschäftigen. Damit die Talk Force Anti Stau entsprechend § 43a Strassengesetz kompetent mitwirken und sich zu den Ergebnissen der einzelnen Verkehrsqualitätsprüfungen äussern kann, muss sie gut informiert und dokumentiert werden.

#### 5.4. Sollen die Staufachstelle und die Task Force Anti Stau fortgeführt werden?

5.4.1. Der Landrat hat in seiner Sitzung vom 13. Dezember 2007 entgegen dem Antrag des Regierungsrats die für 2008 vorgesehenen Mittel für die Staufachstelle - zirka Fr. 120'000.-- - aus dem Budget gestrichen. Dies bedeutet, dass die Staufachstelle im Jahr 2008 nicht neu besetzt und damit nicht weitergeführt werden kann. Der Gesetzesauftrag gemäss § 43a des Strassengesetzes muss von den zuständigen Fachstellen im Rahmen der vom Landrat bewilligten Budgets umgesetzt werden.

5.4.2. Die Task Force ist im Strassengesetz (§ 43a Absatz 2) verankert und ihre Fortführung entspricht deswegen einem gesetzlichen Auftrag. Die Rolle der Task Force ist im Gesetz in der Weise umschrieben, dass sie die *zweckdienliche Mitwirkung* der Verkehrs- und Wirtschaftsverbände sicherstellt. Die Ziele der Task Force Anti Stau sind im 3. Bericht der Staufachstelle vom Juli 2006 auf S. 18 wie folgt umschrieben:

1. Information und Diskussion über aktuelle Probleme, Ereignisse und Massnahmen;
2. Durchführung von Reviews bei den Schlüsselprojekten Verkehr, mittelfristige Verkehrsplanung, Organisation Bereich Verkehr;
3. Formulierung qualitativer Stauabbau-Ziele mit Empfehlungen an die Behörden;
4. Fachliche Freigabe des periodischen Anti-Stauberichts;
5. Innovation durch Einbringen von Lösungsansätzen für akute und zukünftige Stauprobleme.

Der Regierungsrat erwartet, dass die Task Force Anti Stau diese Vorgaben und Aufgaben auch in den nächsten Jahren umsetzt. Der Task Force fällt die wesentliche Rolle zu, den Regierungsrat und die Verwaltung bei der Staubekämpfung und Stauverhinderung zu unterstützen, ihnen Impulse und Anregungen zu vermitteln, gleichzeitig ihre Arbeit *kritisch* zu begleiten und nachdrücklich auf Fehlentwicklungen und Handlungsdefizite hinzuweisen. Gegenüber den Behörden stehen der Task Force Anti Stau *Antragsrechte* zu und sie kann ihnen gegenüber *Empfehlungen* abgeben. Dazu bieten die Besprechungen der Task Force Anti Stau die geeignete Plattform. Möglich ist auch der direkte Dialog mit der Vorsteherin der Justiz-, Polizei- und Militärdirektion, Regierungspräsidentin Sabine Pegoraro, und mit dem Vorsteher der Bau- und Umweltschutzdirektion, Regierungsrat Jörg Krähenbühl. Die Task Force Anti Stau ist auch befugt, dem Regierungsrat Anträge und Empfehlungen in schriftlicher Form zu unterbreiten.

Eine besondere Bedeutung misst der Regierungsrat der *Brückenfunktion* bei, welche die Task Force Anti Stau zwischen den Verkehrs- und Wirtschaftsverbänden einerseits und den Behörden andererseits wahrnimmt. Es ist besonders wichtig, dass die Verbände mit ihren Sprachrohren in der Task Force vertreten sind und mit ihrer Sachkompetenz deren Arbeit aktiv mitgestalten.

Die Task Force Anti Stau kann ihre durch Gesetz übertragene Aufgabe nur wahrnehmen, wenn sie von den Behörden umfassend und aktuell informiert, zu wichtigen Fragen und Projekten im Zusammenhang mit der Staubekämpfung und Stauverhinderung angehört und auch in anderen Beziehungen als Partner Ernst genommen wird. Wesentlich erscheint, dass in behördlichen Verlautbarungen zu Fragen des Verkehrsstaus ausdrücklich auf die Haltung der Task Force Anti Stau hingewiesen wird, auch wenn sie von der behördlichen Auffassung abweicht. Auf diese Weise wird der Beitrag, den die Task Force Anti Stau zur Staubekämpfung und Stauverhinderung leistet, nach *aussen* sichtbar gemacht.

#### 5.5. Optimierte Koordination und Zusammenarbeit zwischen der Justiz-, Polizei- und Militärdirektion (JPMD) und der Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD)

Die BUD und die JPMD schlagen vor, dass die beiden Direktionen nach Massgabe ihrer Leistungsaufträge und vom Landrat beschlossenen Budgets - aber ohne Staufachstelle und deren Ressourcen - den gesetzlichen Auftrag zur Stauverhinderung und zum Stauabbau erfüllen, *soweit es die zur Verfügung stehenden finanziellen und personellen Mittel zulassen*. Zuständig sind primär das Tiefbauamt (BUD) und Polizei Basel-Landschaft, Hauptabteilung Verkehrssicherheit (JPMD). Im Budget 2008 wurden für die Staubekämpfung und Stauverhinderung keine *besonderen* Mittel vorgesehen. Die Finanzierung der entsprechenden Massnahmen wird daher im Rahmen der vom Landrat beschlossenen Budgets erfolgen müssen.

Die bisherigen Arbeiten speziell in der Task Force Anti Stau haben gezeigt, dass innerhalb der BUD mehrere Fachstellen und Dienststellen (Tiefbauamt, Amt für Raumplanung, Amt für Umweltschutz und Energie, Lufthygieneamt) mit dem Thema "Stau" befasst werden. Innerhalb der JPMD sind primär die Polizei Basel-Landschaft und das Amt für Militär- und Bevölkerungsschutz in diese Thematik involviert. Für die Vereinfachung und Verbesserung der Bearbeitung der Schnittstellen ist die enge Koordination und Zusammenarbeit zwischen den beiden Direktionen und ihren Dienststellen von grösster Wichtigkeit; dies auch unter dem Gesichtspunkt, dass beide Fachdirektionen gemeinsam für die Erfüllung des Gesetzesauftrags verantwortlich sind.

#### 5.6. Task Force Anti Stau

BUD und JPMD beantragen, die Task Force Anti Stau in ihrer bisherigen Zusammensetzung und mit ihrer beratenden Funktion fortzuführen. Eine Neustrukturierung der Task Force drängt sich nicht auf. Die Zusammensetzung mit Vertretungen der Verkehrs- und Wirtschaftsverbände sowie Mitarbeitenden der kantonalen Verwaltung hat sich bewährt. Der Auftrag der Task Force ist im Strassengesetz vorgegeben. Ob die Leitung der Task Force auch weiterhin durch ein Mitglied einer kantonalen Dienststelle ausgeübt wird oder ob ein Vertreter oder eine Vertreterin der Verkehrsverbände und der Wirtschaftsverbände mit dieser Aufgabe betraut wird, kann hier offen gelassen werden und ist von der Task Force Anti Stau selbstständig zu entscheiden. Nach Auffassung der BUD und der JPMD sind beide Lösungen denkbar.

Es stellt sich die Frage, ob neben den Vertretungen der Verkehrs- und Wirtschaftsverbände sowie den Fachleuten aus der Verwaltung eine auswärtige Fachperson in der Task Force mitwirken soll. Auf Anfrage hin hat sich die Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW), Hochschule für Architektur, Bau und Geomatik interessiert und bereit erklärt, in der Task Force mitzuwirken. Es besteht die Möglichkeit, dass Armin Jordi, Dozent Verkehrsplanung am Institut Bauingenieurwesen der FHNW und Geschäftsleitungsmitglied von SNZ, eines führenden Schweizer Ingenieurbüros, in der Task Force als Experte Einsitz nimmt. Der Regierungsrat steht diesem Vorhaben und der Möglichkeit, die Wissenschaft in die Arbeit der Task Force zu integrieren, positiv gegenüber. Möglicherweise kann durch diese Massnahme

das Spektrum der Ideen und konzeptionellen Ansätze zur Stauverhinderung und Staube-kämpfung erweitert werden. Voraussetzung für den Beizug der FHNW ist allerdings, dass die Task Force Anti Stau mit einer solchen Massnahme einverstanden ist.

Es erscheint zwingend, die Task Force Anti Stau um einen Vertreter oder eine Vertreterin des Bundesamts für Strassen (ASTRA), zu erweitern. Die Anti-Stau Massnahmen im Kanton sind jeweils eng verknüpft mit der Situation auf den Nationalstrassen. Diese stehen seit dem 1. Januar 2008 (Neuregelung im Rahmen der Neuen Finanzausgleichsordnung, NFA), unter der Verantwortung der Bundes. Mit der Einsitznahme einer Vertretung des ASTRA in die Task Force Anti Stau können wir die Herausforderung "Stau" ganzheitlich, das heisst bezogen auf alle Strassen in unserem Kanton, angehen.

## 6. Beschlüsse

Aufgrund der Anträge wird beschlossen:

- ://:
1. Vom Bericht zur Staufachstelle und zur Task Force Anti Stau Kenntnis zu nehmen.
  2. Die Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD) sowie die Justiz-, Polizei- und Militärdirektion (JPMD) zu beauftragen, den gesetzlichen Auftrag "für eine optimale Verkehrsstau-Bewältigung (§ 43a des Strassengesetzes)" im Rahmen ihrer Leistungsaufträge zu erfüllen;
  3. Die Task Force Anti Stau neu administrativ der Bau- und Umweltschutzdirektion zuzuordnen;
  4. Die Bau- und Umweltschutzdirektion und die Justiz-, Polizei- und Militärdirektion zu beauftragen, den Vollzug des Gesetzesauftrags für die Staube-kämpfung und Stauverhinderung (§ 43a Strassengesetz) optimal zu koordinieren;
  5. Die Bau- und Umweltschutzdirektion zu beauftragen, das Bundesamt für Strassen (ASTRA) um Mitwirkung in der Task Force Anti-Stau anzufragen;
  6. Die Justiz-, Polizei- und Militärdirektion zu beauftragen, die Task Force Anti-Stau über die Beschlüsse des Regierungsrats zum weiteren Vorgehen zu informieren;.
  7. Die Task Force Anti Stau zu beauftragen, die Mitwirkung der FHNW, Institut Bauingenieurwesen, Muttenz, in der Task Force Anti Stau zu prüfen.

Verteiler:

- alle Direktionen
- Tiefbauamt
- Polizei Basel-Landschaft
- Landeskanzlei
- Bau- und Umweltschutzdirektion (2)
- Justiz-, Polizei- und Militärdirektion (2)

Der 2. Landschreiber:

