

## **Beschluss des Landrats vom 11.05.2023**

Nr. 2158

### **12. Testbetrieb Bushaltestellen** 2022/699; Protokoll: pw

**Rolf Blatter** (FDP) wünscht die Diskussion

://: Der Diskussion wird stattgegeben.

**Rolf Blatter** (FDP) dankt für die Antwort. Darin werde dargelegt, wie stark sich die Qualität des öffentlichen Verkehrs (ÖV) verbessere. Diese Verbesserung geht jedoch zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Somit stellt sich die Frage, wie stark sich die Qualität für den MIV verschlechtert. Dabei darf mit Blick auf die Personenkilometerleistung im Personenverkehr nicht vergessen gehen, dass drei Viertel dieser Leistung über den MIV abgewickelt wird und nicht über den ÖV.

In der Antwort wird erwähnt, dass sich Autos selbst dann noch neben dem Bus durschlängeln, wenn dieser auf der Strasse steht und den Verkehr eigentlich blockiert. Wie viele Velos schlängeln sich neben dem Bus durch? Auch die Velos müssten eigentlich halten.

Zur Attraktivität der Verkehrsträger: 2020 gab es eine Initiative zur Ausweitung des Hochleistungsstrassennetzes im Kanton, das – wenn auch nicht nur – dem MIV zu Gute käme. Die Initiative wurde mit über 60 % bei einer hohen Stimmbeteiligung angenommen. Wann passiert diesbezüglich etwas?

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) schickt voraus, dass es sich um empirische Feststellungen handle. Wo kein Verbesserungseffekt festgestellt wurde, wurde es wieder rückgängig gemacht. Es wurde festgestellt, dass die Unterbrüche sehr kurz sind und nicht signifikant in den Verkehrsfluss eingegriffen wird. Die Kadenzen sind unterschiedlich. Im Feierabendverkehr sind sie höher als in den Nebenzeiten. Es ist absolut korrekt, dass die Regeln für alle Verkehrsteilnehmenden gelten.

Zu den Hochleistungsstrassen: Der Auftrag wird sehr ernstgenommen. Der Kanton hat aber keinen ganz leichten Stand. Im Kanton gibt es neben den Autobahnen zwei Hochleistungsstrassen, die vor zwei Jahren an den Bund abgetreten wurden. Es ist nicht so einfach, dem Bund zu sagen, er solle beispielweise bei Angenstein unbedingt das Problem lösen, nachdem der Kanton vorher 20 Jahre selber etwas hätte machen können. Ähnliches gilt auch für die Situation in Liestal. Der Kanton befindet sich immer etwas in Rücklage. Dennoch ist er stets konstruktiv und bietet dem Bund jede Unterstützung an, die notwendig ist, um Verbesserungen im Hochleistungsstrassennetz zu erzielen. Im Fall von Angenstein hat der Kanton nicht nur Unterstützung bei der Korridorstudie angeboten, die nun in Angriff genommen wurde, sondern auch allfällige materielle Beteiligung bei begleitenden oder flankierenden Massnahmen.

://: Die Interpellation ist erledigt.

---