Beschluss des Landrats vom 21.05.2026

Nr. 1770

4. Petition «Schluss mit Stau! Wir brauchen endlich Entlastung.»
2026/3364; Protokoll: gs

Die im Januar 2026 mit 2120 Unterschriften eingereichte Petition möchte eine Entlastung vom Stau und eine Entflechtung von Lastwagen-, Pendler- und innerstädtischem Verkehr, sagt Kommissionspräsident **Tobias Beck** (EVP). Mit dem Rheintunnel könne man das erreichen. Das Parlament solle für Entlastung sorgen. Details finden sich im Bericht der Petitionskommission. Es wird nur auf die wichtigsten Argumente Bezug genommen.
Die Argumente der Vertretung der Petentinnen und Petenten waren wie folgt: Ohne Rheintunnel drohe ein Verkehrschaos. Der Stau habe einen negativen Einfluss auf die Wirtschaft, auf die Anwohnerinnen und Anwohner und auf die Umwelt. Eine gute Erreichbarkeit sei ein zentraler Standortfaktor; die Studie der ETH habe das bestätigt. Das Projekt sei vom Bundesrat in die Eckwerte für eine zukünftige Verkehrsstrategie aufgenommen worden – und es brauche ein klares Signal nach Bern.
Aus Sicht der BUD gab es dazu folgende Bemerkungen. Die Überlastung der Osttangente und der Schwarzwaldbrücke wirke sich negativ auf die Bevölkerung, die Wirtschaft und die Umwelt aus. Dies sei dem Regierungsrat bekannt und stelle für die gesamte Region erhebliche Herausforderungen dar. Man sei bereits aktiv und mache schon sehr viel. Auf operativer Ebene sei das kantonale Tiefbauamt mit der Polizei Basel-Landschaft und dem Bundesamt für Strassen im intensiven Austausch – und die Verwaltung werde von der Taskforce Anti-Stau begleitet und unterstützt. Es brauche aber auch infrastrukturelle Massnahmen. Wichtig sei auch, dass die gesamte Region ihre Anliegen gemeinsam in Bern vertrete. Betreffend Ablehnung des Rheintunnels in der Abstimmung vom 24. November 2024 sei es so gewesen, dass die Vorlage im Kanton Basel-Landschaft mit 53,5 % Ja-Stimmen gutgeheissen wurde. Eine Nachbefragung habe gezeigt, dass ein Teil der Bevölkerung an eine Entlastung durch den Rheintunnel glaube, ein anderer Teil aber mehr Verkehr befürchtet habe. Ausserdem werde der Rheintunnel im Bericht Weidmann als wichtig bewertet. Darum werde er in der Vernehmlassungsvorlage Verkehr45 berücksichtigt; der Regierungsrat unterstütze dies auch.
Die Kommission hat die Ausführungen der Petentinnen und Petenten sowie der BUD zur Kenntnis genommen und ist erfreut, dass es grundsätzlich in die gleiche Richtung geht. Es wurde diskutiert, ob es noch mehr Druck brauche, weil Direktion und Regierungsrat ja schon so viel machen und auch regelmässig mit dem ASTRA reden. Vor allem sei es auch wichtig, dass die gesamte Region sich einig ist, wenn sie in Bern vorspricht. Es wurde aber befunden, dass das Thema sehr wichtig ist und man diese Probleme im Rahmen einer Berichterstattung zu einem Postulat detaillierter aufzeigen könnte. Welche Massnahmen wurden schon ergriffen? Welche weiteren Schritte sind geplant? Wie soll in dieser Frage mit dem Nachbarkanton Basel-Stadt zusammengearbeitet werden?
Eintreten auf die Petition war unbestritten. Aus den erklärten Gründen empfiehlt die Kommission mit 6:0 Stimmen die Überweisung als Postulat für eine genaue Berichterstattung.

Peter Hartmann (Grüne) sagt, die Grüne/EVP-Fraktion beantrage eine Eintretensdebatte. Die Überweisung als Postulat wurde in der Fraktion kontrovers diskutiert. Es werden nicht alle Mitglieder der Überweisung zustimmen.
Es ist unbestritten, dass man in der Agglomeration täglich unter der Verkehrslawine leidet – und dass viele Staustunden entstehen, dies vor allem zum Schaden von Personen und Firmen, die beruflich oder branchenbedingt nur mit dem Auto, dem Lieferwagen oder dem Lastwagen unter-

wegs sein können. Darum wird eine Mehrheit der Fraktion für diese Überweisung stimmen. Andererseits fokussiert die Petition doch stark auf den Rheintunnel. Warum wird in der Petition nicht auch gefordert, breit gefächert nach Lösungen zu suchen? Man könnte etwa den ÖV noch attraktiver machen, sei es durch ein besseres Angebot oder tiefere Preise.

Landratspräsident **Reto Tschudin** (SVP) unterbricht den Redner und erklärt, dass zu einem Antrag auf eine Eintretensdebatte keine Diskussion erfolge. Der Antrag muss eine Zweidrittelmehrheit erreichen.

://: Mit 53:24 Stimmen wird eine Eintretensdebatte beschlossen. Das Quorum von 51 Stimmen ist erreicht.

– *Eintretensdebatte*

Peter Hartmann (Grüne) dankt für die Zustimmung und fährt fort: Es wäre ernsthaft zu überlegen, in Spitzenzeiten auf dreispurigen Autobahnstrecken Vorzugsspuren für Firmenautos und Autos mit einer Belegung von zwei oder mehr Personen einzuführen. Zwischen der Verzweigung Augst und Basel gibt es solche Bereiche. Natürlich kann man sagen, das ASTRA sei für solche Vorzugsspuren zuständig. Das ASTRA ist aber auch zuständig für den Bau des Rheintunnels. Es wird sagen, dass das Baselbiet wie gehört Ja gesagt habe zur Beseitigung der Engpässe, das Schweizer Volk aber habe mit Nein votiert. Persönlich geht der Redner davon aus, dass die Petition als Postulat überwiesen wird. Der Regierungsrat wird aber um eine breitere Bearbeitung und Prüfung von Massnahmen gebeten, als die Petition es fordert.

Die SP-Fraktion wird gemäss **Thomas Noack** (SP) für eine Kenntnisnahme stimmen bzw. ein Postulat ablehnen. Sie ist der Meinung, dass sehr viel konkret schon auf dem Tisch liegt. Es gibt diverse Motionen und Anträge; es gibt die Antistau-Taskforce etc. Die Petition ist relativ breit und unverbindlich formuliert. Das hilft weniger. Es ist lediglich Wasser in den Rhein getragen. Es wäre sinnvoller, ganz konkret mit einem Postulat oder einer Motion weiter zu machen. Die Diskussion um den Rheintunnel selber muss man separat und auch sorgfältig führen. Die Fraktion ist nicht dafür, nur den Rheintunnel anzuschauen; sie ist aber immer dafür, das Thema ganzheitlich anzuschauen, wie es auch Peter Hartmann gesagt hat. Es geht nicht nur um eine Antistau-Problematik, sondern um die Frage, wie man die Mobilität in Zukunft organisiert. In diesem Sinn will die Fraktion nur für eine Kenntnisnahme votieren.

Die Mitte-Fraktion ist natürlich für eine Überweisung als Postulat, sagt **Pascal Ryf** (Die Mitte). Die Diskussion bereitet aber etwas Mühe. Es heisst immer, man dürfe ÖV und MIV nicht gegeneinander ausspielen. Die Mitte und die Bürgerlichen haben sehr viele ÖV-Projekte unterstützt. In der BPK wurde sogar gesagt, man wolle das Angebotsdekret ausweiten; man möchte den ÖV auch in den Randregionen im Baselbiet ausbauen. Mitte, FDP und SVP waren dafür und haben dies unterstützt. Jetzt, wo es für einmal um die Strassen geht, kommt dann von der Gegenseite die Aussage: Nein, man solle nicht die Strassen, sondern müsse den ÖV ausbauen. Das wird ja gemacht und auch gefordert. Es ist unbegreiflich, warum die linksgrüne Seite hier Nein sagt. Sie kommt immer mit dem Argument, man soll die verschiedenen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielen. Die Bürgerlichen haben bewiesen, dass sie das nicht machen; die Gegenseite macht das aber wieder. Es gibt doch einfach ein Problem mit dem Verkehr.
Der Redner fährt meistens mit dem Velo an den Bahnhof und dann mit dem Zug nach Liestal, weil er nicht gerne im Stau steht. Ein Fraktionskollege kam heute aber zu spät, weil er eine Viertelstunde am Schänzli stand. Es ist ein Riesenproblem mit dem Stau. Das muss man ernst nehmen und Lösungen angehen. Es ist ein Postulat; damit soll geprüft werden, was man verbessern kann. Die

Stauproblematik kann man doch nicht negieren. Nur weil man den Kopf in den Sand steckt, ist der Stau nicht gelöst. Die Gegenseite soll sich bitte hintersinnen und – zumal die bürgerliche Seite den ÖV-Ausbau auch unterstützt – die Petition als Postulat überweisen.

Andreas Dürr (FDP) sagt, es seien noch drei Sprecher der Grünen angemeldet. Allenfalls wäre eine Absprache sinnvoll.

Stephan Ackermann (Grüne) weiss nicht, ob die Fraktion sich so schnell absprechen kann, auch weil er nicht weiss, wer sich noch gemeldet hat. Wahrscheinlich sind alle nach dem Votum von Pascal Ryf aufgesprungen.
Peter Hartmann hat ja differenziert. Er hat gesagt, dass die Grüne/EVP-Fraktion dem Postulat mit Prüfen und Berichten mehrheitlich zustimmen kann. Er hat gesagt, die Petition sei einseitig auf den Rheintunnel ausgelegt. Man will dem Regierungsrat aber mitgeben, er solle das Thema breiter ansehen. Das ist der Punkt, den man einbringen wollte. Es war eben wichtig für die Fraktion, dass sie kundtun konnte, warum ein grösserer Teil für das Postulat ist. Es gibt ja auch noch eine zweite Petition zu diesem Thema, die auch mit über 2000 Unterschriften eingereicht wurde. Dort heisst es: Hört auf mit dem Rheintunnel! Aus der Bevölkerung haben wir also beide Strömungen. Die Fraktion ist bereit, das Anliegen zu prüfen und darüber berichten zu lassen, das Thema soll aber breit angeschaut werden. Man wird sehen, ob es weitere Sprecher aus der Fraktion gibt.

Heinz Lerf (FDP) sagt, man müsse in der Nordwestschweiz alles Erdenkliche tun, um sich in Bundesbern Gehör zu verschaffen. Die Überweisung der Petition als Postulat mag nur ein kleines Zeichen sein. Dennoch müsste man diesem Schritt zustimmen. Die Situation, die man hat und noch länger haben wird, ist unerträglich. Es geht auch nicht um das Ausspielen der verschiedenen Verkehrsträger. Es geht nur darum, wieder einmal ein Zeichen zu setzen und zu sagen: Das Anliegen ist wichtig. Wie die Dinge dann im Detail aussehen, wird man sehen. Der Antrag der Petitionskommission soll unterstützt werden.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft und auch Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) haben sich in der Vergangenheit immer sehr konsequent und klar für weniger Stau und für die Beseitigung von Engpässen im Verkehrssystem der Region eingesetzt. Betreffend Strasse hat er sich 2024 (und heute noch) gegen den Engpass auf der Osttangente, aber auch zwischen der Verzweigung Augst und der Hagnau eingesetzt. Man ist schon immer dafür eingesetzt, dass der Engpass konsequent angegangen wird: Das betrifft den Rheintunnel, aber auch den Abschnitt Hagnau/Augst. Genau so klar und eindeutig wird betont, dass es beim Bahnknoten der Region einen Knüppel gibt. Darum setzt man sich sehr konsequent für die Durchmesserlinie ein. Man sollte das machen, was machbar und realistisch ist. Es ist gut, dass dies jetzt gelungen ist. Der durch die Studie Weidmann erzeugte Druck hat geholfen, dass man das ehemalige, sehr teure und in absehbarer Zeit nicht realisierbare Projekt Herzstück auf das absolut Notwendige zurückführen konnte: Der Knoten im Bahnnetz soll gelöst und die Durchmesserlinie gebaut werden, damit man die verschiedenen Teile der Agglomeration in Zukunft ohne Spitzkehre verbinden kann – und ein leistungsfähiges S-Bahn-Netz in der Region aufweisen kann.
Es ist klar, dass dieser Vorstoss die Position unterstützt, die Baselland vertritt. Es soll aber nicht verhehlt werden: Man muss sehr sorgfältig vorgehen. Es braucht eine Region, die geschlossen für die Engpassbeseitigungen ist, sei es bei der Bahn oder bei der Strasse, es gilt genau gleich für beide. Es braucht eine Region, die dahintersteht – und in Baselland war das Resultat der Abstimmung von 2024 zustimmend, ohne dass das Ergebnis mit 53 % berauschend war. Man darf sich also nicht zurücklehnen. In einem zweiten Anlauf muss man sehr sorgfältig arbeiten, wenn er gelingen soll. In diesem Sinn wird das Postulat als unterstützend für das Vorhaben angesehen. Darum war man einverstanden, auch in der Kommission, dass die Petition als Postulat überwiesen

werden soll. Es hilft, wenn man gegenüber dem Bund antritt. Es ist aber ein hartes Stück Arbeit, weil man als Region geschlossen sein muss, geschlossener als im ersten Anlauf.

Zuerst wird über die Überweisung der Petition als Postulat abgestimmt, sagt Landratspräsident **Reto Tschudin** (SVP). Sollte dieser Antrag scheitern, würde über den Antrag auf Kenntnisnahme abgestimmt.

://: Eintreten ist unbestritten.

– *Beschlussfassung*

://: Mit 59:20 Stimmen bei 2 Enthaltungen wird die Petition «Schluss mit Stau! Wir brauchen endlich Entlastung.» als Postulat überwiesen.