

## Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

### betreffend Formulierte Gesetzesinitiative «zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes»; Zustimmung

2019/395

vom 6. März 2020

#### 1. Ausgangslage

Am 6. Mai 2015 wurde die Unterschriftenliste der formulierten Gesetzesinitiative «zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes» bei der Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft eingereicht. Mit Verfügung der Landeskanzlei vom 28. Februar 2017, publiziert im Amtsblatt vom 9. März 2017, wurde das Zustandekommen der Initiative mit 3'235 gültigen Unterschriften festgestellt. Mit Beschluss vom 15. Juni 2017 hat der Landrat das Volksbegehren in Form der oben genannten Initiative für rechtsgültig erklärt.

Am 12. September 2017 unterbreitete der Regierungsrat dem Landrat eine Vorlage zur Unterbrechung der Behandlungsfrist (Vorlage [2017/331](#)). Das Initiativkomitee hatte sich mit Schreiben vom 25. August 2017 damit einverstanden erklärt. Der Landrat stimmte der Unterbrechung der Behandlungsfrist um zwei Jahre am 28. September 2017 zu.

Die Initiative hat folgenden Wortlaut:

I.

Das Strassengesetz vom 24. März 1986 (GS 29.252; SGS 430) wird wie folgt geändert:

#### **§ 43e Entwicklungsprogramm zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes (neu)**

<sup>1</sup> *Unter der Federführung des Regierungsrates leiten die kantonalen Behörden unverzüglich alle rechtlich und sachlich notwendigen Schritte ein, um im Kanton das bestehende Hochleistungsstrassennetz gemäss § 5 Absatz 1 Buchstabe a betreffend Kapazität und Funktionalität so zu entwickeln, dass eine möglichst rückstaufreie Aufnahme des Verkehrs aus dem mit dem Hochleistungsstrassennetz verbundenen öffentlichen Strassennetz gewährleistet wird und so bestehende Engpässe beseitigt werden können.*

<sup>2</sup> *Zur Erreichung der in Absatz 1 beschriebenen Zielsetzungen sind mit den an das Hochleistungsstrassennetz angrenzenden Kantonen, insbesondere mit dem von den bestehenden Verkehrsempässen am meisten betroffenen Kanton Basel-Stadt, Verhandlungen über eine Zusammenarbeit aufzunehmen, um gegebenenfalls gemeinsam die im gegenseitigen Interesse liegenden Massnahmen in die Wege zu leiten.*

<sup>3</sup> *Soweit zur Erreichung der in Absatz 1 beschriebenen Zielsetzungen die unter der Hoheit und im Eigentum des Bundes stehenden Nationalstrassen betroffen sind, leiten die kantonalen Behörden – wenn immer möglich zusammen mit ebenfalls betroffenen Nachbarkantonen – alle notwendigen Schritte ein, um beim Bund die Unterstützung des Ausbaus des Hochleistungsstrassennetzes zu erwirken.*

<sup>4</sup> *Der Regierungsrat stellt die zweckdienliche Mitwirkung der Verkehrs- und Wirtschaftsverbände durch die Zusammenarbeit mit der gemäss § 43a Absatz 2 eingesetzten Task Force sicher.*

<sup>5</sup> Der Regierungsrat erstattet während der Zeit der Realisierung der beschriebenen Massnahmen der Öffentlichkeit über die getroffenen Massnahmen und über den Sachstand mindestens halbjährlich Bericht.

II.

*Diese Gesetzesänderung tritt nach Annahme durch das Volk am 1. Tag des auf die Volksabstimmung folgenden Kalendermonats in Kraft.*

Der Regierungsrat stimmt der Initiative zu, dies mit der Begründung, die Hochleistungsstrassen (HLS) seien das Rückgrat des Strassennetzes in der Agglomeration Basel und des Kantons Basel-Landschaft. Ein funktionierender Verkehrsfluss auf den HLS stellt die Erreichbarkeit der gesamten Region sicher und schützt das untergeordnete Strassennetz vor übermässigen Belastungen. Überlastungen auf den HLS führen immer mehr zu Ausweichverkehr auf das untergeordnete, zum Teil bereits selber überlastete Kantonsstrassennetz. Gemäss Prognosen dürfte auf den HLS die grösste Verkehrszunahme erfolgen.

Absatz 1 des Initiativtextes beschreibt die Zielrichtung, die verfolgt werden muss, um Erreichbarkeiten sicherzustellen und ungewollte Auswirkungen auf die kantonalen und kommunalen Strassennetze zu verhindern.

Absatz 2 nimmt Bezug auf die engen verkehrlichen Wechselwirkungen in der Agglomeration. Der Verkehr mache nicht an den Kantonsgrenzen Halt. Die Herausforderungen im Verkehr könnten nur gemeinsam mit den Nachbarkantonen zweckmässig angegangen werden.

Gegenüber dem Bund müssten die Interessen des Kantons mit dem nötigen Nachdruck vertreten werden. Dies ist auch Gegenstand des Absatzes 3. Schon heute sind die am stärksten befahrenen Achsen des Kantons Nationalstrassen. Mit dem Übergang der A18 und der A22 an den Bund per 1. Januar 2020 wird sich diese Situation weiter akzentuieren. Der Regierungsrat erachtet es als unabdingbar, die Position und Interessen des Kantons Basel-Landschaft und der Agglomeration Basel mit Vehemenz gegenüber dem Bund zu vertreten.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

## **2. Kommissionsberatung**

### **2.1. Organisatorisches**

Die Kommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 23. Januar und 6. Februar 2020 behandelt, dies in Anwesenheit von Baudirektor Isaac Reber und Katja Jutzi, Generalsekretärin der BUD. Als Vertreter der Vorlage waren Drangu Sehu, Kantonsingenieur, und Martin Schaffer, stv. Leiter Gesamtverkehrsplanung des Tiefbauamts, anwesend. Am 23. Januar 2020 hörte die Kommission als Vertreter des Initiativkomitees dessen Präsidenten Christoph Buser an.

### **2.2. Eintreten**

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

### **2.3. Detailberatung**

Sowohl der Vertreter des Initiativkomitees als auch eine Mehrheit der Kommission betonten die Wichtigkeit eines Zielbilds für das Hochleistungsstrassennetz, das im Kanton aktuell nicht vorhanden sei. Das Zielbild sei erforderlich, um Prioritäten festzulegen. Damit könnten die Interessen der Region gegenüber dem Bund besser vertreten werden und es würde ein aggressiveres Lobbying ermöglicht. Es brauche einen Auftrag und eine klare Kommunikation im Sinne von konkreten Forderungen an den Bund, damit die finanziellen Mittel nicht nur in andere Regionen fliessen. Eine Legitimation durch das Volk sei erforderlich. Als positives Beispiel einer anderen Region wurde das Welschland mit den drei Autobahnen erwähnt, wofür sich die Region eingesetzt habe. Zudem

gebe es kein Zielbild, wie der kommende Mehrverkehr aufgenommen werden solle. Dieser Aussage widersprach die Verwaltung und hielt fest, es stimme nicht, dass überhaupt kein Auftrag bestehe. Es sei nicht möglich, gleichzeitig zehn Forderungen an den Bund zu richten. Prioritär seien realistische Vorhaben wie die Planung des Rheintunnels und des Knotens Angenstein. Weiterer Handlungsbedarf besteht bei den Anschlussbauwerken, den Schnittstellen der HLS zum Kantonsstrassennetz, im Laufental und im unteren Kantonsteil, dem Raum Liestal und Arlesheim mit einer täglich wiederkehrenden Verkehrsüberlastung. Die Verwaltung wies darauf hin, dass aufgrund der neuen Zuständigkeiten des Bundes auch neue Wege der Zusammenarbeit gefunden werden müssten. Ein Kommissionsmitglied verwies auf die Problematik, dass der Bund Strassenabschnitte übernommen hat, die wie im Laufental zum Teil durch Dörfer führen. Auch deshalb, so wurde seitens Kommission betont, brauche es klare Signale an den Bund.

Die Verwaltung hielt zu Absatz 1 fest, dass dieser weitgehend obsolet geworden sei, da fast das ganze Hochleistungsstrassennetz im Kanton per 1.1.2020 an den Bund und folglich in dessen Planungshoheit übergegangen ist. Zu Absatz 2 hielt die BUD fest, dass bereits eine Zusammenarbeit mit den angrenzenden Kantonen erfolge, dies jedoch bekräftigt werden könne. Die Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen gestaltet sich nicht ganz einfach, wie das Beispiel des Zubringers Dornach zeigt, wo es unterschiedliche Positionen gibt. Die Zusammenarbeit sei anspruchsvoll und zeitintensiv. Auch könne diese durch personelle Wechsel auf Exekutivebene beeinflusst werden. Diese Äusserung war für einen Teil der Kommission nachvollziehbar, aber auch unverständlich. Damit solche Wechsel weniger ins Gewicht fallen, brauche es eine gemeinsame Strategie der Nordwestschweiz.

Die Kommission diskutierte kurz über den Absatz 5, welcher eine halbjährliche Berichterstattung verlangt. Seitens Verwaltung wurde darauf hingewiesen, dass Verhandlungen langwierig seien und es nicht realistisch sei, dass jedes halbe Jahr etwas Neues berichtet werden könne. Die Vertretung des Initiativkomitees präziserte, dass es kein aufwändiger Bericht sein müsse. Seitens Kommission wurde vorgeschlagen, dies stichwortartig abzuhandeln oder eine Liste zu führen und zu aktualisieren. Die Verwaltung gab zu bedenken, dass eine eher dürftige Berichterstattung zu erneuten Fragen führen könnte.

Ein weiterer Diskussionspunkt waren die finanziellen Auswirkungen der Initiative. Für die Umsetzung der Initiative müssten Studien erstellt und weitere Arbeiten ausgelöst werden. Die BUD hielt fest, dass die Initiative keine finanziellen Folgen haben werde. Dagegen wandte ein Kommissionsmitglied ein, dass die Erarbeitung von Grundlagen für den Bau neuer Hochleistungsstrassen den Einsatz finanzieller Mittel erforderlich mache. Die Verwaltung führte aus, dass es einer Vielzahl projektbezogener Abklärungen bedürfe, welche ohnehin zu den Aufgaben des Tiefbauamts gehörten. Auf den Hinweis eines Kommissionsmitglieds, dass somit die Initiative eigentlich nicht nötig sei, wurde ausgeführt, dass ein Grundauftrag bestehe, überall die notwendige Erschliessung sicherzustellen.

Die Kommission diskutierte eingehend über die Notwendigkeit der Initiative. Eine Minderheit der Kommission hielt fest, dass der grösste Teil der Nationalstrassen per 1.1.2020 an den Bund übergegangen sei und nur noch der Chienbergtunnel beim Kanton verbleibe. Aus diesem Grund hielten sie die Initiative für überholt. Grundsätzlich könne dem Kanton auch ohne Initiative der Auftrag erteilt werden, sich beim Bund für die HLS einzusetzen. Weiter wurde kritisiert, dass die Initiative den öffentlichen Verkehr (ÖV) nicht thematisiere. Es brauche eine platzsparende Mobilität, wobei auch überlegt werden müsse, wie die durchschnittliche Besetzung eines Autos mit 1,1 Personen erhöht werden könne.

Die Mehrheit der Kommission begrüsst die Initiative. Eine übergeordnete Planung für den ganzen Kanton sei erforderlich. In dem Zusammenhang wurde auch auf die Kosten verwiesen, welche durch Staus verursacht werden. Weiter wurde darauf hingewiesen, dass ÖV-Themen generell unterstützt würden. Es sei nicht verständlich, weshalb diese Initiative abgelehnt werde. Der ÖV profitiere ebenfalls von einem guten HLS-Netz, weil dadurch die Busse nicht im Stau stecken bleiben.

### **3. Antrag an den Landrat**

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

06.03.2020 / ps

#### **Bau- und Planungskommission**

Urs Kaufmann, Präsident

#### **Beilage/n**

- Landratsbeschluss (unveränderter Entwurf)

## **Landratsbeschluss**

### **betreffend Formulierte Gesetzesinitiative «zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes»; Zustimmung**

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

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

Liestal,

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: