

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation 2022/53 von Christine Frey: «Stand der Dinge; Entwicklungsprogramm zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes» 2022/53

vom 14. Juni 2022

1. Text der Interpellation

Am 27. Januar 2022 reichte Christine Frey die Interpellation 2022/53 «Stand der Dinge; Entwicklungsprogramm zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Am 27. September 2020 wurde mit über 60% bei hoher Wahlbeteiligung die formulierte Gesetzesinitiative «zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes» (HLS-Initiative von 2017) vom Baselbieter Stimmvolk angenommen. Nun steht in §43e des BL Strassengesetzes verankert, dass unter der Federführung des Regierungsrats, die kantonalen Behörden «unverzüglich alle rechtlich und sachlich notwendigen Schritte» einleiten müssen, um das bestehende HLS-Netz in Bezug auf Kapazität und Funktionalität weiterzuentwickeln, so dass das öffentliche Strassennetz entlastet wird und Engpässe beseitigt werden.

Gemäss dem formulierten Initiativtext stellt der Regierungsrat die Zusammenarbeit mit der regierungsrätlichen Kommission Task Force Anti-Stau sicher. Abs. 5 definiert, dass der Regierungsrat während der Zeit der Realisierung der beschriebenen Massnahmen der Öffentlichkeit über die getroffenen Massnahmen und über den Sachstand mindestens halbjährlich Bericht erstatten muss. Der Regierungsrat wird daher gebeten zu berichten:

- *Welche Massnahmen hat der Regierungsrat bereits getroffen, um dem Volkswillen nach dem Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes zu entsprechen?*
- *Welche rechtlichen und sachlichen Schritte wurden bisher von den kantonalen Behörden unternommen?*
- *Wie gestaltet sich die Zusammenarbeit mit der Task Force und welche Fortschritte gibt es im Bereich des Entwicklungsprogramms zu verzeichnen?*
- *Wann kann mit den baulichen Massnahmen zur Kapazitätserweiterung und Engpassbeseitigung gerechnet werden?*
- *Hat der Kanton Basel-Landschaft bereits eine Zusammenarbeit mit den angrenzenden Kantonen aufgenommen oder wurde beim Bundesamt für Strassen ASTRA vorstellig?*
- *Im Bericht Verkehrsfluss 2020 wird festgehalten, dass die HLS-Berichterstattung ab 2021 integriert wird. Wie und in welchem Rahmen vollzieht sich die Berichterstattung? Warum wurde dies so festgelegt?*

2. Beantwortung der Fragen

Einleitende Bemerkungen

Der Regierungsrat ist der Meinung, dass das Volk die Initiative nicht mit dem Ziel angenommen hat, dass per se das Hochleistungsstrassen-Netz (HLS-Netz) ausgebaut werden soll, sondern dass die Stautunden reduziert werden und die Wohn- und Arbeitsgebiete gut erreichbar sein bzw. gut erreichbar werden sollen. Des Weiteren soll der Verkehr möglichst gebündelt über die Hochleistungsstrassen abgewickelt werden.

Im Kanton Basel-Landschaft besteht mit der N2, N3, N18 und N22 ein gutes und leistungsfähiges HLS-Netz, das aber in Spitzenstunden regelmässig an seine Leistungsgrenzen stösst. Für dieses Netz wie auch für einen Ausbau der H18 ab Aesch Richtung Jura ist aber zu 100% der Bund zuständig. Bekanntlich sind auf der N2 zwischen Basel und Augst mit dem Rheintunnel und dem 6-Spur-Ausbau grosse Ausbauten vorgesehen, die in der Planung insbesondere beim Rheintunnel bereits weit fortgeschritten sind. Da der Bund im Kanton Basel-Landschaft nicht alle Ausbauwünsche mit gleicher Priorität vorantreiben kann, hat sich die Regierung positioniert und postuliert, dass der Ausbau der N2 erste Priorität haben soll. Nur mit diesen Ausbauten kann zunehmender Ausweichverkehr auf die Kantonsstrassen vermieden werden.

Unter den gegebenen Voraussetzungen erachtet es der Regierungsrat als wichtig und zweckmässig, den Fokus und die Prioritäten auf eine gute Erreichbarkeit der Entwicklungsgebiete zu legen und nicht quasi zum Selbstzweck das HLS-Netz weiter zu entwickeln. Um die gute Erreichbarkeit der Entwicklungsgebiete zu gewährleisten bzw. zu verbessern, wird beim jeweiligen Gesamtprojekt entschieden, welche Verkehrsinfrastrukturen erforderlich sind und ob z.B. eine HLS notwendig ist. Oftmals ist ein Ausbau sowohl für den MIV als auch den OeV erforderlich.

Projekte zu diesem Zweck wurden bereits abgeschlossen oder sind im Bau wie z.B. in Aesch; Zubringer Pfeffingerring (in Betrieb); in Allschwil, Kreisel Grabenring/Hegenheimermattweg (in Betrieb) oder bei der A18, Vollanschluss Aesch (im Bau).

In Planung sind z.B. in Allschwil der Zubringer Bachgraben; in Arlesheim / Münchenstein die Talstrasse; in Augst-Kaiseraugst die Verlegung der Kantonsstrasse etc.

Die erwähnten Gebiete und Planungen liegen alle im Bereich bestehender Hochleistungsstrassen. Deshalb gilt es momentan vor allem, diese Gebiete besser an das bestehende HLS-Netz anzuschliessen und nicht, ein kantonales HLS-Netz auf – bzw. auszubauen. Es gilt also primär das nationale (nicht das kantonale) HLS-Netz auszubauen mit Fokus auf die Beseitigung bestehender Engpässe.

Beim Bund bzw. ASTRA sind im Moment zwei Planungen in Arbeit bzw. pendent: Dies ist einerseits eine Korridorstudie für das Laufental und andererseits die Planung eines Westringes Basel. Diese Planungen sowie der Entscheid, welche Ausbauten das ASTRA auf der A18 vorzunehmen gedenkt, sind wichtige Grundlagen, um entscheiden zu können, ob und allenfalls wie ein zusätzlicher Ausbau des kantonalen HLS-Netzes als Verdichtung des nationalen Netzes aussehen müsste. Neben der Fokussierung auf die Entwicklungsgebiete ist dies ein weiterer Grund, weshalb bislang keine Arbeiten zur Weiterentwicklung des HLS-Netz gestartet wurde.

Zu den einzelnen Fragen

1. *Welche Massnahmen hat der Regierungsrat bereits getroffen, um dem Volkswillen nach dem Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes zu entsprechen?*
2. *Welche rechtlichen und sachlichen Schritte wurden bisher von den kantonalen Behörden unternommen?*

In der Nordwestschweiz besteht das Hochleistungsstrassennetz seit dem 1. Januar 2020 praktisch ausschliesslich aus Nationalstrassen und liegt damit in der Kompetenz des Bundes. Die Kantone sind in einer unterstützenden Rolle tätig und setzen sich auf verschiedenen Kanälen für Ihre Interessen ein. Hier ist die Zusammenarbeit mit den anderen Kantonen zentral. Im Rahmen der Stellungnahme zum Ausbauprogramm 2023 der Nationalstrasse hat beispielsweise im Zusammenhang mit der Unterstützung des Rheintunnels eine enge Abstimmung mit dem Kanton Basel-Stadt stattgefunden. Gleiches erfolgt bezüglich der A18/H18 mit dem Kanton Jura. So wird sichergestellt, dass die Vorhaben in Bundesbern die notwendige Unterstützung erhalten.

Dabei hat der Kanton Basel-Landschaft beim Bund zum Beispiel eine Behebung des Engpasses Angenstein mit kurz-/ mittelfristigen und langfristigen Massnahmen eingefordert und dazu auch seine aktive Unterstützung angeboten.

3. Wie gestaltet sich die Zusammenarbeit mit der Task Force und welche Fortschritte gibt es im Bereich des Entwicklungsprogramms zu verzeichnen?

Die Zusammenarbeit mit der TFAS ist fruchtbar; beispielhaft sei das gemeinsame Projekt zur Reorganisation des Abschleppwesens genannt, welches zur Zufriedenheit aller Beteiligten und zum Nutzen «unserer Kunden» abgeschlossen werden konnte.

4. Wann kann mit den baulichen Massnahmen zur Kapazitätserweiterung und Engpassbeseitigung gerechnet werden?

Mit baulichen Massnahmen ist erst nach 2030 zu rechnen. Dannzumal wird zumindest eine partielle Engpassbeseitigung im Raum Angenstein möglich sein. In der Folge ist per ca. 2040 mit der Inbetriebnahme des Rheintunnels und des 8-Spurausbaus zwischen Hagnau und Augst zu rechnen. Diese führen im Zentrum der Agglomeration zu einer substantiellen Verbesserung der Kapazitäten auf dem Hochleistungsstrassennetz und damit zu weniger Staustunden und Ausweichverkehr. Es ist jedoch zu beachten, dass die Entscheide für diese Ausbauten letztendlich auf Bundesebene gefällt werden und nicht in die Kompetenz des Kantons fallen. Insbesondere für den Rheintunnel stehen aber die Vorzeichen gut, da dieser gemäss Bundesbotschaft mit dem Ausbauschnitt 2023 finanziert werden soll. Der Parlamentsbeschluss der eidgenössischen Räte ist aber noch ausstehend.

5. Hat der Kanton Basel-Landschaft bereits eine Zusammenarbeit mit den angrenzenden Kantonen aufgenommen oder wurde beim Bundesamt für Strassen ASTRA vorstellig?

Ja, vgl. auch Frage 1.

Mit dem ASTRA finden sowohl auf fachlicher als auch auf übergeordneter Ebene (Direktor ASTRA / zuständiger Regierungsrat) regelmässig Koordinations-Besprechungen statt. Beim Projekt Rheintunnel und beim 8-Spur-Ausbau Basel – Augst findet eine gute und intensive Zusammenarbeit zwischen dem ASTRA und den beiden Standortkantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt statt unter Einbezug der betroffenen Gemeinden.

Mit dem Kanton Aargau findet z.B. eine Zusammenarbeit beim Projekt Augst / Kaiseraugst statt (gemeinsames Projekt) und auch bei grenzüberschreitenden Verkehrsmanagement-Untersuchungen.

6. Im Bericht Verkehrsfluss 2020 wird festgehalten, dass die HLS-Berichterstattung ab 2021 integriert wird. Wie und in welchem Rahmen vollzieht sich die Berichterstattung? Warum wurde dies so festgelegt?

Im Verkehrsflussbericht des Kantons Basel-Landschaft werden die aktuellen Projekte aufgelistet, bei welchen eine Reduktion des Staus erwartet wird. Neben den kantonalen Projekten werden auch solche des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) auf den Hochleistungsstrassen (HLS) erwähnt. Somit gibt der Verkehrsflussbericht einen gesamthaften Überblick über alle

verkehrsflussrelevanten Projekte, unabhängig vom Strasseneigentümer. Zusätzlich berichtet der Kantonsingenieur regelmässig an den Sitzungen der Task-Force Anti-Stau und der Verkehrsliga über die aktuellen Projekte auf den HLS.

Liestal, 14. Juni 2022

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Thomas Weber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich