

## Vorlage an den Landrat

**Formulierte Gesetzesinitiative „zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes“;  
Zustimmung  
2019/395**

vom 28. Mai 2019

### 1. Bericht

#### 1.1. Ausgangslage

Am 6. Mai 2015 wurde die Unterschriftenliste der formulierten Gesetzesinitiative „zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes“ bei der Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft zur Vorprüfung eingereicht.

Mit Verfügung vom 11. Mai 2015, publiziert im Amtsblatt vom 21. Mai 2015, hat die Landeskanzlei festgestellt, dass die Initiative den gesetzlichen Erfordernissen entspricht. Mit Verfügung der Landeskanzlei vom 28. Februar 2017, publiziert im Amtsblatt vom 09. März 2017, wurde das Zustandekommen der Initiative mit 3'235 gültigen Unterschriften festgestellt. Im Sinne der §§ 64 ff. des Gesetzes vom 7. September 1981 über die politischen Rechte (SGS 120, GpR) ist die Initiative somit formell gültig zu Stande gekommen.

Am 30. Mai 2017 unterbreitete der Regierungsrat dem Landrat die Vorlage zur Rechtsgültigkeit der formulierten Initiative (Vorlage [2017/205](#)). Mit Beschluss Nr. 1523 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 damit mit Schreiben vom 25. August 2017 einverstanden erklärt. Mit Beschluss Nr. 1682 vom 28. September 2017 hat der Landrat die Behandlungsfrist bis zum 30. September 2019 unterbrochen.

#### 1.2. Wortlaut der Initiative

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 Verkehrsengpässen 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.*

### **1.3. Stellungnahme zur Initiative**

Die Hochleistungsstrassen sind das Rückgrat des Strassennetzes in der Agglomeration Basel und im Besonderen im Kanton Basel-Landschaft. Ihre Funktionalität ist für das Funktionieren des gesamten Strassennetzes essentiell. Der Verkehrsfluss auf den Hochleistungsstrassen ist ein zentrales Element für die Erreichbarkeit der gesamten Region. Darüber hinaus gilt es auch, das untergeordnete Strassennetz vor übermässigen Belastungen zu schützen. Der MIV muss auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen konzentriert werden, Ausweichverkehre müssen dorthin rückverlagert werden.

All das setzt einen guten Verkehrsfluss auf dem Hochleistungsstrassennetz voraus. Ist dieser nicht gegeben, so wird die Erreichbarkeit eingeschränkt. Überlastungen auf den Hochleistungsstrassen führen zudem immer zu Ausweichverkehr auf das untergeordnete Kantonsstrassennetz. Da das Kantonsstrassennetz z. T. bereits selbst stark ausgelastet ist, können daraus weitere unerwünschte Nebeneffekte resultieren wie ein weiteres Ausweichen auf untergeordnete siedlungsorientierte Gemeindestrassen und somit daraus eine Belastung der dortigen Wohnbevölkerung und/oder von Erholungsgebieten.

Schweizweit hat mit der zunehmenden Fahrleistung die Anzahl Staustunden auf den Nationalstrassen in den vergangenen Jahren kontinuierlich zugenommen.<sup>1</sup> Die Agglomeration Basel mit ihren Nationalstrassen ist von dieser Problematik nicht ausgenommen. Vielmehr sind Überlastungssituationen in den Spitzenstunden schon fast zum unerfreulichen Alltag geworden.

Um aktives Handeln zu ermöglichen, muss der Blick zudem nicht nur auf die bisherigen Entwicklungen, sondern auch auf die Zukunft gerichtet werden. Wichtigstes Werkzeug hierzu auf

---

<sup>1</sup> Vgl. Bundestamt für Strassen: Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen – Jahresbericht 2017.

kantonaler baselbieter sowie auf Agglomerationsebene ist das Gesamtverkehrsmodell Region Basel (GVM). Auswertungen von Modell-Szenarien zeigen, dass insgesamt mit einem deutlichen Nachfragewachstum zu rechnen ist. Mit besonders hohem Wachstum ist vor allem auf den Hochleistungsstrassen zu rechnen. Rückgänge der Nachfrage werden lediglich für untergeordnete Netzabschnitte prognostiziert.

In diesem Kontext bietet die mit der Initiative geforderte Ergänzung des Strassengesetzes eine weitere Grundlage für das Wirken des Kantons.

Absatz 1 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. Verkehr macht nicht an Kantonsgrenzen Halt. Die Herausforderungen im Verkehr können nur gemeinsam mit den Nachbarkantonen zweckmässig angegangen werden. Vor diesem Hintergrund pflegt der Regierungsrat bereits heute einen engen Austausch insbesondere mit dem Kanton Basel-Stadt. Zukünftig könnte die Zusammenarbeit mit weiteren Nachbarkantonen zusätzliches Gewicht erhalten. Es gilt, die gemeinsamen Interessen herauszuarbeiten; einerseits für das eigene Handeln der Kantone und andererseits auch, um gegenüber dem Bund mit dem nötigen Nachdruck auftreten zu können.

Letzteres 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 per 1. Januar 2020 an den Bund 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.

Über die bestehende Task Force nach Strassengesetz § 43a Abs. 3 wird die Mitwirkung der Verkehrs- und Wirtschaftsverbände im Bereich der Stauverhinderung und -verringerung bereits heute sichergestellt. Der Regierungsrat erachtet es als zweckmässig, das bestehende Gremium auch mit der Fragestellung der Hochleistungsstrassen einzubeziehen, wie dies in Absatz 4 vorgesehen ist.

Der Regierungsrat erachtet es aus diesen Überlegungen als zweckmässig, der Initiative zuzustimmen.

#### **1.4. Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm**

Die Absichten der Initiative stehen im Einklang mit dem Regierungsprogramm 2016-2019. Sie trägt zum Erreichen mehrerer Ziele aus dem Strategischen Schwerpunktfeld «Mobilität» bei. So wird beispielsweise ein Beitrag zum Legislaturziel MO-LZ 2 geleistet, welches lautet «Die gute Erreichbarkeit der Wirtschafts- und der Wohnschwerpunkte wird gesichert.» und sicherlich auch für zukünftige Legislaturen in ähnlicher Form gelten darf.

In der konkreten Planung und Projektierung von Infrastrukturen sind dabei vielfältige, auch widersprüchliche Ansprüche zu berücksichtigen. So gilt es insbesondere auch ökologischen Aspekten wie einem möglichst geringen Flächenverbrauch und möglichst geringen Beeinträchtigungen von Flora und Fauna (vgl. z. B. Legislaturziele NK-LZ2 und NK-LZ6) Rechnung zu tragen. Entsprechende Ausgestaltungen der Projekte, Abwägungen zwischen den verschiedenen Zielen und ggf. ökologischer Ausgleich und Ersatz sind vorzunehmen.

#### **1.5. Finanzielle Auswirkungen**

Die vorliegende Vorlage hat keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen. Sie ist von Vorteil für die Realisierung diverser Vorhaben aus dem Investitionsprogramm.

## **1.6. Finanzhaushaltrechtliche Prüfung**

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 12 des Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

## **1.7. Regulierungsfolgenabschätzung**

Für private Unternehmen hat die Initiative keine unmittelbaren Auswirkungen.

Da es sich beim Einsatz für den Verkehrsfluss um bereits bestehende kantonale Aufgaben handelt, sind auch keine unmittelbaren Auswirkungen auf Personal- oder Finanzressourcen des Kantons zu erwarten, falls die Initiative angenommen wird. Für zu ergreifende Massnahmen werden hingegen zusätzliche Ressourcenbedarfe (Finanzen / Personal) resultieren. Diese wären dannzumal in den entsprechenden regulären Prozessen zu bewilligen.

## **2. Anträge**

### **2.1. Beschluss**

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, gestützt auf die vorstehenden Ausführungen, gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen:

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

Liestal, 28. Mai 2019

Im Namen des Regierungsrats

Die Präsidentin:

Monica Gschwind

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

## **3. Anhang**

- Entwurf Landratsbeschluss

## **Landratsbeschluss**

### **über die formulierte Gesetzesinitiative „zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes“; Zustimmung**

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, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: