



## Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

---

**Titel:** Beantwortung der Interpellation [2014/235](#) von Landrat Christoph Buser, FDP, vom 26. Juni 2014 betreffend „Trinationale Strategie Strasse im Agglomerations-programm Basel“

Datum: 2. September 2014

Nummer: 2014-235

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

---

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)

---



---

## Vorlage an den Landrat

### Beantwortung der Interpellation [2014/235](#) von Landrat Christoph Buser, FDP, vom 26. Juni 2014 betreffend „Trinationale Strategie Strasse im Agglomerationsprogramm Basel“

vom 02. September 2014

#### 1. Ausgangslage

Am 26. Juni 2014 reichte Landrat Christoph Buser, FDP-Fraktion, die Interpellation [2014/235](#) betreffend „Trinationale Strategie Strasse im Agglomerationsprogramm Basel“ mit folgendem Wortlaut ein:

*Im Rahmen der sechsten Mitwirkungsveranstaltung des Agglomerationsprogramms Basel am 1. April 2014 in Rheinfelden (AG) hat dessen Geschäftsführer Patrick Leypoldt unter anderem die Schwerpunkte der kommenden dritten Förderperiode vorgestellt. Neben der "Umsetzung des Zukunftsbildes", der "Trinationalen S-Bahn" und dem Bereich "Fuss und Velo" findet sich dort auch neu eine "Trinationale Strategie Strasse". Laut der Präsentation von Patrick Leypoldt baut diese auf drei Säulen auf: einer trinationalen Netzstrategie, einem regionalen Verkehrsmanagement sowie einer Harmonisierung der Parkraumbewirtschaftung.*

*Im Zusammenhang mit der "Trinationalen Strategie Strasse" im dritten Agglomerationsprogramm Basel bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:*

- 1. Mit welchen Zielen will der Regierungsrat in die mit den anderen Kantonen und Verwaltungsorganen vorgesehene Erarbeitung der "Trinationalen Strategie Strasse" gehen?*
- 2. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass dabei die Minimierung der Staustunden in unserer Region, insbesondere auf der A2 zwischen der Stadt und Augst, höchste Priorität geniessen sollte?*
- 3. Kann sich der Regierungsrat der Aussage anschliessen, dass die Freigabe und Beschilderung der deutschen A98 als Umfahrung von Basel Richtung Freiburg im Breisgau/Karlsruhe ein erster kleiner Schritt auf diesem Weg wäre? Wenn ja, wird Baselland in den Gesprächen mit den deutschen Verhandlungspartnern zum Thema "Trinationale Netzstrategie" diesen Standpunkt einnehmen?*
- 4. Wird der Regierungsrat der deutschen Seite in den Verhandlungen die Schliessung des Tangential-Rings südlich um Basel in Aussicht stellen?*

5. *Was gedenkt der Regierungsrat beim Teilschwerpunkt "Regionales Verkehrsmanagement" einbringen zu wollen? Ist auch ein Vorschlag für ein Konzept von Park-and-Ride-Anlagen in der Drei-Länder-Region angedacht?*

## **2. Der Regierungsrat nimmt wie folgt Stellung**

### **Vorbemerkung**

Im Agglomerationsprogramm der 2. Generation, welches Mitte 2012 in Bern eingereicht wurde, lag der Fokus stark auf dem öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr. Der motorisierte Individualverkehr sowie der Güterverkehr wurden zwar auch behandelt, jedoch nicht in der gleichen Tiefe. Die MIV-Strategie im Agglomerationsprogramm kann und muss in den kommenden Jahren konkretisiert werden. Vor diesem Hintergrund wurde aufbauend auf dem Agglomerationsprogramm der 2. Generation sowie auf Basis der kantonalen Richtpläne, des SCOT (in Frankreich) und des Regionalplans (in Deutschland) ein Prozess gestartet, in dem die zukünftige Strategie der gesamten Agglomeration Basel in Bezug auf die Entwicklung des Strassennetzes festgehalten ist; die sogenannte trinationale Strategie Strassen.

Die Strategie Strassen hat gleichzeitig mehrere Aufgaben zu erfüllen. Oberstes Ziel ist es mit der Strategie Strassen, die Effizienz des Strassennetzes zu steigern ohne (ausschliesslich) kostenintensive Baumassnahmen finanzieren und umsetzen zu müssen. Die Strategie dient als Grundlage für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms der 3. Generation, aber auch gleichzeitig als Vertiefung und Konkretisierung der 2. Generation (beispielsweise Priorisierungen). Sie soll als Leitfaden für die zünftige Entwicklung des agglomerationsweiten Strassennetzes (baulich und betrieblich) und als Argumentationshilfe bei Konflikten dienen und gleichzeitig auch ein Positionspapier im Zusammenhang mit dem Lobbying gegenüber den nationalen Förderprogrammen dienen. Da die wichtigsten Strassenabschnitte in der Nordwestschweiz im Besitz und Hoheit des Bundes liegen, ist es entscheidend, dass die gesamte trinationale Agglomeration hier am gleichen Strick zieht und die gleichen Ansprüche beim Bund geltend macht.

### **Die mit der Interpellation gestellten Fragen werden wie folgt beantwortet:**

1. *Mit welchen Zielen will der Regierungsrat in die mit den anderen Kantonen und Verwaltungsorganen vorgesehene Erarbeitung der "Trinationalen Strategie Strasse" gehen?*

Die Ziele entsprechen der Verkehrsinfrastruktur-Strategie, wie sie Anfang August 2014 den Medien vorgestellt wurde. In einem ersten Schritt gilt es das bestehende Strassennetz funktionsfähig zu halten und möglichst effizient zu nutzen. Die Standortattraktivität und die Wettbewerbsfähigkeit der Agglomeration resp. des Kantons Basel-Landschaft sollen durch eine entsprechend gute Erreichbarkeit gesichert werden. Wenn aufgrund von fehlenden Kapazitäten kein stabiler Verkehrsfluss möglich ist, sind Ausbauten ins Auge zu fassen.

- 2. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass dabei die Minimierung der Staustunden in unserer Region, insbesondere auf der A2 zwischen der Stadt und Augst, höchste Priorität geniessen sollte?*

Ja. Der Regierungsrat ist der Auffassung, dass die Minimierung der Staustunden insbesondere auf der A2 eine hohe Priorität genießt. Dahinter steckt das massgebende Ziel, die Erreichbarkeit der Wirtschaftsräume bzw. der Entwicklungsgebiete im Kanton Basel-Landschaft – sprich: deren verkehrliche Attraktivität - langfristig zu sichern. Mit dieser Haltung gelangt der Kanton an den Bund, der Hausherr der A2 ist.

- 3. Kann sich der Regierungsrat der Aussage anschliessen, dass die Freigabe und Beschilderung der deutschen A98 als Umfahrung von Basel Richtung Freiburg im Breisgau/Karlsruhe ein erster kleiner Schritt auf diesem Weg wäre? Wenn ja, wird Baselland in den Gesprächen mit den deutschen Verhandlungspartnern zum Thema "Trinationale Netzstrategie" diesen Standpunkt einnehmen?*

Der Regierungsrat ist der Auffassung, dass mit der A98 eine bestehende Verkehrsinfrastruktur vorhanden ist, welche mit punktuellen Anpassungen rein technisch gesehen noch viel mehr Verkehr aufnehmen könnte. Diese Kapazität sollte möglichst ausgenutzt werden, um die A2 zwischen der Verzweigung Augst und dem Schwarzwaldtunnel zu entlasten. Die Freigabe der A98 und eine angepasste Signalisation wäre der erste Schritt in diese Richtung.

Mit der trinationalen Strategie Strasse werden deshalb die gemeinsamen fachlichen Grundlagen geschaffen, damit die Wirkungen einer Nutzung der A98 für den internationalen Durchgangsverkehr genauer abgeschätzt und mit anderen denkbaren Massnahmen verglichen werden kann. Schliesslich müssen aber jeweils einvernehmliche Lösungen unter den Partnern gefunden werden.

- 4. Wird der Regierungsrat der deutschen Seite in den Verhandlungen die Schliessung des Tangential-Rings südlich um Basel in Aussicht stellen?*

Ein tangentialer Strassenring mit einem Abstand von rund 10 km um Basel herum, ist bisher nur mit der A98 auf der deutschen Seite zu einem Viertel realisiert worden. Die restlichen drei Viertel sind entweder erst in einer Studienphase (ELBA: äussere Tangente) oder gar nicht vorliegend. Von einer Schliessung eines tangentialen Strassenrings um die Stadt Basel kann deshalb nicht glaubwürdig gesprochen werden. Einen derartigen Ring um die Stadt Basel zu ziehen, ist ein Jahrhundertprojekt. Versprechungen in diese Richtung wären folglich nicht glaubwürdig und würden kaum ernst genommen.

Der Regierungsrat setzt sich hingegen stark dafür ein, dass die Nationalstrasse A2 zwischen dem Schwarzwaldtunnel und der Verzweigung August ausgebaut wird. In Bezug auf die Osttangente hat er sich stark dafür eingesetzt, dass es hier endlich vorwärts geht. Ein Ausbau der A2 würde auch der deutschen Seite Vorteile bringen und gleichzeitig signalisieren, dass das Problem nicht einfach verlagert werden soll, sondern dass die Schweizer Seite alles Mögliche unternimmt und bereit ist, ihren Beitrag zu leisten.

5. Was gedenkt der Regierungsrat beim Teilschwerpunkt "Regionales Verkehrsmanagement" einbringen zu wollen? Ist auch ein Vorschlag für ein Konzept von Park-and-Ride-Anlagen in der Drei-Länder-Region angedacht?

Die Nationalstrassen stellen das Rückgrat des Strassennetzes und des strassengebundenen Agglomerationsverkehrs dar. Von einem regionalen Verkehrsmanagement wird erwartet, dass der Strassenverkehr auf diesem Rückgrat stabil fliesen kann und der Agglomerationsverkehr ausreichenden Zugang auf dieses Netz hat. Gegenwärtige Überlegungen des Bundes gehen jedoch in die Richtung, dass im Zweifelsfall der Zugang des Agglomerationsverkehrs auf die Nationalstrassen beschränkt werden soll. Hier setzt sich der Kanton für seinen Zugang auf die Nationalstrassen ein.

Einen expliziten Auftrag für ein Park+Ride-Konzept in der trinationalen Agglomeration gibt es gegenwärtig nicht. Im Auftrag trinationale Strategie Strasse wurde beim Design des Strassennetzes eine grössere Dringlichkeit gesehen. Jedoch wird im Rahmen der Strategie Strasse geklärt, welche Rolle das Strassennetz bezüglich der kombinierten Mobilität (wie dem Park+Ride) einnimmt und an welchen Grundsätzen sich ein trinationales Park+Ride-Konzept orientieren sollte. Die Ausarbeitung eines Konzepts mit konkreten Vorschlägen bezüglich Lage, Dimensionierung, Nutzen und Kosten der Anlagen bedarf eines zusätzlichen Auftrags, welcher über die trinationale Strategie Strasse hinausgeht. So wären aufgrund der unterschiedlichen Ausgangslage für die Schaffung von Park+Ride-Anlagen in der trinationalen Agglomeration die verschiedenen Korridore einzeln zu betrachten, was den Aufwand für ein trinationales Park+Ride-Konzept deutlich erhöht.

Liestal, 02. September 2014

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Isaac Reber

Der Landschreiber:

Peter Vetter