



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Beantwortung der Interpellation [2015/158](#) von Landrat Rolf Richter vom 16. April 2015 betreffend «Ausbau des Hochleistungsnetzes in der Region Basel»

Datum: 7. Juli 2015

Nummer: 2015-158

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 [2015/158](#) von Landrat Rolf Richterich vom 16. April 2015 betreffend „Ausbau des Hochleistungsnetzes in der Region Basel“

vom 07. Juli 2015

1. Ausgangslage

Am 16. April 2015 reichte der Landrat Rolf Richterich die Interpellation [2015/158](#) betreffend „Ausbau des Hochleistungsnetzes in der Region Basel“ mit folgendem Wortlaut ein:

Das Hochleistungsstrassennetz (Nationalstrassen, kantonale Hochleistungsstrassen und Anschlüsse) der Region Basel ist überlastet. Die ganze Agglomeration wird regelmässig von gigantischen Staus komplett lahm gelegt, weil die Kapazität und Funktionalität des Hochleistungsstrassennetzes momentan nicht ausreichen. Anstehende Sanierungsarbeiten am Schänzlitunnel und auf der Osttangente akzentuieren diese äusserst unbefriedigende Situation. Durch im Stau stehende Fahrzeuge entstehen hohe volkswirtschaftliche Kosten und die Standortattraktivität leidet ebenfalls. Auch der berechtigte Ausbau des öffentlichen Verkehrs vermag diese Entwicklung nicht zu kompensieren, weil die Planung und Projektierung des Hochleistungsstrassennetzes 10-15 Jahre im Verzug ist. Zudem ist die Zusammenarbeit zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt zu wenig koordiniert, was auch nicht zielführend ist. Es fehlt an einer abgestimmten Strategie für das regionale Hochleistungsstrassennetz und der entsprechenden Organisationsform, die in der Lage ist, diese Mängel rasch und gezielt zu beheben.

In den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt sowie dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) sind Planungen für den Ausbau verschiedener Strassenabschnitte im Gange. Wie diese aber zu einem funktionalen Netz zusammengeführt werden und wie die An- bzw. die Zusammenschlüsse im einen oder anderen Kanton erfolgen, bleibt jedoch unklar, wie die folgende, nicht abschliessende Aufzählung zeigt:

- *Rheintunnel als Entlastung der Osttangente: Erfreulicherweise besteht zwischen ASTRA und Kanton Basel-Stadt eine Vereinbarung über dessen Projektierung. Unklar bleibt aber, wie sich der Anschluss auf die A2 bei der Hagnau, dem komplexesten und am stärksten belasteten Knoten der Region gestaltet und wie auf dem Abschnitt Basel-Augst der A2 die notwendige Kapazität geschaffen wird, um den Verkehr vom Rheintunnel und der allfälligen stadtnahen Tangente aufzufangen.*

- *Mit der Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwill (ELBA) werden Entwicklungsvarianten mit und ohne stadtnahe Tangente dem Landrat vorgelegt, ohne dass die Anschlusspunkte zu Basel-Stadt geklärt wären. Dies ist aus planerischer Sicht zumindest fragwürdig. Ein Positionsbezug des Kantons Basel-Stadt zu den Anschlusspunkten ist deshalb dringend notwendig.*
- *Im Kanton Basel-Stadt bleibt seit Jahren unklar, ob der Gundelitunnel als Bestandteil des Schweizerischen Netzbeschlusses von 1960 je einmal realisiert werden wird. Dies, obwohl dessen Realisierung die Funktionalität des Hochleistungsstrassennetzes in der Region stark positiv beeinflussen würde. Deswegen ist ein Positionsbezug des Kantons Basel-Stadt auch zu diesem Projekt dringend notwendig.*
- *Das Stimmvolk im Kanton Basel-Landschaft hat am 8. März 2015 mit der klaren Zustimmung zur Umfahrung Allschwil und der Ablehnung der VCS-Strasseninitiative seinen Unmut über den Zustand des Hochleistungsstrassennetzes zum Ausdruck gebracht. Nun muss dringend geklärt werden, wie die Kantone BS und BL den Zubringer Allschwil als ersten Schritt der Umfahrung Allschwil planen.*

Es wird also deutlich, dass im Bereich des Strassenverkehrs, ganz im Gegensatz zum öffentlichen Verkehr, ein abgestimmtes "Strategisches Entwicklungsprogramm Hochleistungsstrassen" fehlt. Dieses würde sicherstellen, dass in Analogie zu den Programmen des Bundes, in sich schlüssige Pakete von Ausbauprojekten geschnürt und in regelmässigen Abständen (analog STEP Bund) dem Landrat und dem Grossrat zur Genehmigung und Finanzierung vorgelegt werden könnten. Ebenso wird deutlich, dass die Organisationsform, welche diesen Prozess mit der nötigen Effizienz führen könnte, nicht vorhanden ist.

Vor diesem Hintergrund bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

- 1. Wie gedenken die beiden Kantone das Hochleistungsstrassennetz in den kommenden Jahren auszubauen?*
- 2. Sind die beiden Kantone bereit, ein "Strategisches Entwicklungsprogramm Hochleistungsstrassen" zu erarbeiten?*
- 3. Welche Organisationsform werden die Kantone zusammen mit dem ASTRA aufbauen, um den Ausbau rasch und effizient sicherzustellen?*
- 4. Wie gestaltet sich der Anschluss des Rheintunnels auf die A2 beim Knoten Hagnau?*
- 5. Wie wird auf dem Abschnitt Basel-Augst auf der A2 die notwendige Kapazität geschaffen, um den Verkehr vom Rheintunnel und der allfälligen stadtnahen Tangente aufzufangen?*
- 6. Wie geht der Kanton Basel-Landschaft bei den Anschlusspunkten zum Kanton Basel-Stadt vor, die sich bei den Planungen zu ELBA ergeben? Wie sieht hier eine allfällige Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Stadt aus?*
- 7. Wie steht der Kanton Basel-Landschaft zur Realisierung des Gundelitunnels? Dies insbesondere im Hinblick auf die bevorstehenden Entscheide zu ELBA im Landrat.*
- 8. Wie sieht die gemeinsame Planung der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt bei der Realisierung des Zubringers Allschwil sowie der Umfahrung Allschwil als Ganzes aus?*

2. Der Regierungsrat nimmt wie folgt Stellung:

Vorbemerkung

Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass die Hochleistungsstrassen sowohl im Kanton Basel-Landschaft und im Speziellen im Nachbarkanton Basel-Stadt in den Spitzenstunden an der Kapazitätsgrenze betrieben werden. Auf den massgeblichen Engpässen des Hochleistungsstrassennetzes wird die Kapazitätsgrenze an Werktagen nicht nur an einer, sondern während mehrerer Stunden erreicht. Aus diesem Grund steigt hier auch die Wahrscheinlichkeit, dass es durch Ereignisse (Unfälle, etc.) auf der Hochleistungsstrasse zu temporären Zusammenbrüchen des Verkehrsflusses kommt, mit negativen Folgen für die Verkehrsteilnehmenden und das nachgelagerte Strassennetz (sprich das Kantons- und teilweise auch Gemeindestrassennetz). Gerade für den Wirtschaftsverkehr sind diese Zustände äusserst negativ.

Wenngleich seit Inkrafttreten der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) im Jahr 2008 die Nationalstrassen in der Verantwortung des Bundes liegen, nimmt der Regierungsrat auf die Planungsarbeiten beim Bundesamt für Strasse (ASTRA) Einfluss und unterstützt deren Voranschreiten intensiv und mit Nachdruck. Da es sich bei den Ausbauten des Hochleistungsstrassennetzes praktisch ausschliesslich um Grossprojekte handelt, ist der Zeitbedarf auch mit einer zügigen Bearbeitung für deren Entwicklung und Realisierung relativ gross. Des Weiteren darf nicht vergessen werden, dass sich die Erweiterungen und Neubauten für das Hochleistungsstrassennetz in Konflikt mit anderen Nutzungen befinden, wie Wohnen, Grundwasser, andere Verkehrsträger, etc. um nur einige beispielhaft zu nennen. Dies schränkt die Handlungsoptionen oft ein und erfordert massgeschneiderte und durchdachte Lösungen.

Im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Basel 3. Generation wird eine trinationale Strategie Strasse entwickelt. Sie soll als Leitfaden für die zünftige Entwicklung des agglomerationsweiten Strassennetzes (baulich und betrieblich) und als Argumentationshilfe bei Konflikten dienen. Gleichzeitig ist es auch ihr Zweck, im Zusammenhang mit dem Lobbying gegenüber den nationalen Förderprogrammen in der Region gemeinsame, konsolidierte Positionen zu vertreten. 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 fachlichen Arbeiten zur trinationalen Strategie Strasse stehen vor Abschluss und sie soll in der zweiten Hälfte 2015 gemeinsam durch die Planungspartner des Agglomerationsprogramms Basel kommuniziert werden.

Bezüglich ELBA ist zu beachten, dass der Landrat die entsprechende Landratsvorlage am 4. Juni 2015 bereits behandelt hat und die Stossrichtung Ausbau weiterverfolgt werden soll. Zwischenzeitlich wurde das Referendum gegen die Beschlüsse über den Richtplan und finanzielle Mittel für die Stossrichtung Ausbau (jedoch nicht gegen den Zubringer Allschwil) angekündigt. Zum Zeitpunkt der Überweisung der Interpellationsantwort war das Zustandekommen des Referendums noch nicht offiziell bestätigt.

Die mit der Interpellation gestellten Fragen werden wie folgt beantwortet:

1. *Wie gedenken die beiden Kantone das Hochleistungsstrassennetz in den kommenden Jahren auszubauen?*

In den kommenden Jahren stehen auf dem Hochleistungsstrassennetz der Ausbau der Osttangente (mit der Lösung Rheintunnel), der Kapazitätsausbau auf dem Abschnitt Hagnau – Augst sowie der Neubau „Zubringer Allschwil“ im Vordergrund. Die trinationale Strategie Strasse wird hierzu das entsprechende Gesamtbild aufzeigen. Darin integriert sind auch weitere Netzausbauten, welche im Zusammenhang mit ELBA am 4. Juni 2015 durch den Landrat beschlossen wurden.

2. *Sind die beiden Kantone bereit, ein "Strategisches Entwicklungsprogramm Hochleistungsstrassen" zu erarbeiten?*

Mit der trinationalen Strategie Strasse sind die Kantone bereits daran, ein solches Entwicklungsprogramm zu erarbeiten: Die trinationale Strategie Strasse enthält ein Zielnetz 2035, welches den anzustrebenden Netzzustand in 20 Jahren darstellt. Um dieses Zielnetz bzw. diesen Netzzustand zu erreichen, bedarf es diverser Massnahmen. Deren Programmierung (Priorisierung und Abfolge) wird im Rahmen des Agglomerationsprogramms zwischen den Planungspartnern verhandelt und soll in der Folge verbindlich festgelegt werden.

3. *Welche Organisationsform werden die Kantone zusammen mit dem ASTRA aufbauen, um den Ausbau rasch und effizient sicherzustellen?*

Auf strategischer Ebene sollen sich die Organisationen, welche im Zusammenhang mit der Strategie Strasse eingesetzt wurden, auch längerfristig dieser Thematik annehmen. Die Einbindung des Bundesamts für Strasse ist ebenfalls vorgesehen. Zum Zeitpunkt der vorliegenden Beantwortung hat das ASTRA mündlich die Bereitschaft zur Einbindung bereits gegeben.

Auf der operativen Ebene der konkreten Hochleistungsstrassen-Projekte gibt es je Perimeter (kantonsübergreifend) und nach Strassenkategorie (Kantons- oder Nationalstrasse) unterschiedliche Zuständigkeiten. Daher ist hier nicht eine einheitliche Organisationsform sinnvoll, sondern projektbezogene Konstellationen. Im Gegenteil, die Projekte können voneinander entkoppelt speditiver bearbeitet werden, da die oben erwähnte trinationale Netzstrategie den übergeordnet abgestimmten funktionalen Zusammenhang der einzelnen Projekte gewährleistet. So liegt beispielsweise beim Rheintunnel die Verantwortung beim ASTRA, das derzeit federführend eine geeignete Projektorganisation zur Erarbeitung des "Generellen Projektes" aufbaut, in der die beiden Kantone eingebunden werden.

4. *Wie gestaltet sich der Anschluss des Rheintunnels auf die A2 beim Knoten Hagnau?*

Diese Frage klärt das ASTRA im Laufe der Erarbeitung des Generellen Projektes für den Rheintunnel unter Beizug der Kantone bis im Jahr 2018.

5. *Wie wird auf dem Abschnitt Basel-Augst auf der A2 die notwendige Kapazität geschaffen, um den Verkehr vom Rheintunnel und der allfälligen stadtnahen Tangente aufzufangen?*

Für diesen Abschnitt ist ein Spurausbau geplant. Die entsprechende Planung ist beim ASTRA gegenwärtig in Bearbeitung. Sobald hier konkrete Meilensteine erreicht werden, soll die Öffentlichkeit darüber informiert werden. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Finanzierung dieses Abschnittes nicht im Rahmen des zweiten Programms der Engpassbeseitigung des Nationalstrassennetzes enthalten ist und die Aufnahme in das Programm noch erreicht werden muss. Hierfür setzen sich die Regierungsräte der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft gemeinsam ein.

6. Wie geht der Kanton Basel-Landschaft bei den Anschlusspunkten zum Kanton Basel-Stadt vor, die sich bei den Planungen zu ELBA ergeben? Wie sieht hier eine allfällige Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Stadt aus?

Die Anschlusspunkte bzw. Schnittstellen ergeben sich vornehmlich im Zusammenhang mit der stadtnahen Tangente. Es ist vorgesehen, eine gemeinsame, partnerschaftliche Projektorganisation zu etablieren, in welcher die betroffenen Gebietskörperschaften (z.B. Basel-Stadt) integriert sind. Die in ELBA begonnene Zusammenarbeit soll auf der Projektebene fortgesetzt werden.

7. Wie steht der Kanton Basel-Landschaft zur Realisierung des Gundelitunnels? Dies insbesondere im Hinblick auf die bevorstehenden Entscheide zu ELBA im Landrat.

ABAC (Gundelitunnel) ist aus Sicht des Kantons Basel-Landschaft als Abschnitt der stadtnahen Tangente wichtig. Gegenwärtig steht alternativ zu ABAC auch eine andere Linienführung (Abschnitt Dorenbach – Knoten MFP) zur Disposition als Rückfallebene. Im Abschnitt von Dorenbach in Richtung Osten entspricht die Lösung ABAC viel besser der Richtung der nachgefragten Verkehre als ein Netzelement vom Dorenbach zum MFP-Knoten in Münchenstein. Da bei der stadtnahen Tangente im Grundsatz eine Etappierung von Norden her im Vordergrund steht, ist die Realisierung von ABAC zwar wichtig, auf der Zeitachse aber nicht vordringlich.

8. Wie sieht die gemeinsame Planung der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt bei der Realisierung des Zubringers Allschwil sowie der Umfahrung Allschwil als Ganzes aus?

Der Zubringer Allschwil und der Tunnel Allschwil bilden zusammen die Umfahrung Allschwil. Hier soll die Zusammenarbeit im Grundsatz analog wie unter 6. beschrieben erfolgen. Für Aussagen bezüglich der Realisierung ist es noch zu früh, weil die genaue Linienführung und damit die betroffenen Territorien (BS, BL und F) noch nicht abschliessend festgelegt sind. Nach Abklärung aller Zusammenhänge und Schnittstellen zwischen den beiden Abschnitten können diese in der Folge einzeln als unabhängige Projekte weiterentwickelt werden.

Liestal, 07. Juli 2015

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident: Anton Lauber

der Landschreiber: Peter Vetter

