

HOCHLEISTUNGSSTRASSEN – Ziel der Initiative «zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes» ist eine möglichst rückstaufreie Aufnahme des Verkehrs aus dem mit dem Hochleistungsstrassennetz verbundenen kantonalen Strassennetz.

Ein Verkehrsplan für die Zukunft



Diese Sicht ist Baselbieterinnen und Baselbietern beim Blick in den Rückspiegel nur allzu bekannt.

Bild: Archiv

Die Verkehrslage in der Region hat sich seit 2015 nochmals verschlimmert. Unter anderem Schuld daran ist die falsche Nutzung der Strassenhierarchie, respektive das Fehlen von Abflussmöglichkeiten, um Rückstaus zu verhindern und einen Verkehrsfluss überhaupt zu gewährleisten.

Eine strenge Strassenhierarchie soll verhindern, dass Quartierstrassen stark befahren werden. Im Moment ist dies leider der Fall, und so resultiert ein Ausweichverkehr, der die Bevölkerung mit noch mehr Abgasen und Gefahren belastet. Ohne eine intelligente Planung kann die Trennung von Hauptstrassen, Autobahnen und Quartierstrassen nicht gewährleistet werden. Die Initiative fordert daher ein übergeordnetes Strassenkonzept. Eine Verpflichtung der kantonalen Regierung gegenüber der Bevölke-

rung, das Bestmögliche in der Stauverhinderung zu tun. Die Bevölkerung vor Mehrabgasen und Überbelastung durch den Verkehr zu schützen und ein verbindliches Versprechen, den Alltag aller Verkehrsteilnehmer ein Stück besser zu machen. Es braucht ein Zielbild, es braucht einen zukunftsfähigen Plan.

Auf Zusammenarbeit setzen

Die Initiative setzt auf Zusammenarbeit. Allein kann der Kanton die Verkehrsproblematik nicht lösen. Vielmehr muss es den Dialog mit dem Nachbarkanton geben, den Austausch mit dem Bund und die Kooperation mit dem Ausland. Denn der Verkehr macht nicht vor den Grenzen halt. Ziel ist es, eine möglichst rückstaufreie Aufnahme des Verkehrs aus dem mit dem Hochleistungs-Stras-

sennetz verbundenen kantonalen Strassennetz zu gewährleisten. Gleichzeitig sollen so bestehende Engpässe beseitigt werden. Prominente Beispiele für dringenden Handlungsbedarf bestehen entlang der A2, der A3 sowie der A22 und der A18.

Daher muss die Funktionalität eben dieser Hauptstrassen mit Hochleistungscharakter gewährleistet sein, und sie müssen regelmässig auf ihr Zusammenspiel überprüft werden. Die Initiative fordert deshalb eine halbjährliche Berichterstattung. Es braucht eine dauerhafte Lösung, die alle Akteure mit einbezieht und die regionale Interessen auch gegenüber dem Bund, der neu für die Hochleistungsstrassen zuständig ist, vehement vertreten kann. Sonst muss man sich wohl an die Aussicht im Rückspiegel gewöhnen. *Birgit Kron*

DARUM GEHT ES

Seit dem ersten Januar 2020 werden die Hochleistungsstrassen durch den Bund – durch das Bundesamt für Strassen ASTRA – betrieben. Dies betrifft konkret die bisherige A22, die neu als N22 bezeichnet wird, sowie die H18, die neu N18 heisst.

Unabhängig von den unterschiedlichen Strassenbezeichnungen oder Zuständigkeiten fordert die 2015 gestartete Initiative «zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes» einen Ausbau der Netzinfrastruktur. Es braucht eine klare Interessensvertretung gegenüber dem Bund und ein gemeinsam abgestimmtes Vorgehen, um die Region vom Verkehr zu entlasten. Jetzt mehr denn je. *bk*

INITIATIVTEXT

Der Text der Initiative «zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes» ergänzt §43 des Strassengesetzes Basel-Landschaft:

§ 43e Entwicklungsprogramm zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes

1 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.

2 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.

3 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.

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

5 Der Regierungsrat erstattet während der Zeit der Realisierung der beschriebenen Massnahmen der Öffentlichkeit über die getroffenen Massnahmen und über den Sachstand mindestens halbjährlich Bericht. *bk*

KOMITEE – Das überparteiliche Initiativ-Komitee für eine staufreie Verkehrsinfrastruktur im Baselbiet ist politisch breit abgestützt. Die Initiative wird die Stauproblematik nicht im Alleingang lösen, aber sie ist ein Schritt in die richtige Richtung.

Die Hochleistungsstrassen-Initiative ist breit abgestützt

Das überparteiliche Initiativ-Komitee für eine staufreie Verkehrsinfrastruktur im Baselbiet wird von Wirtschaftskammerdirektor **Christoph Buser**, Verwaltungsrat TCS Schweiz und TCS beider Basel, präsidiert. Im Vizepräsidium amtierend: **Oskar Kämpfer**, e. Landrat SVP; **Marc Scherrer**, CVP-Landrat; **Christine Frey**, FDP-Landrätin. Weitere Komiteemitglieder sind: **Andreas Dürr**, FDP-Landrat, Präsident ACS beider Basel; **Christof Hiltmann**, FDP-Landrat, Präsident Bürgerforum gegen den Verkehrskollaps; **Christoph Keigel**, Präsident «IG – Rheinstrasse vernünftig»; **Andreas Schneider**, Präsident Wirtschaftskammer Baselland.

Warum die Initiative so breit abgestützt ist und auch in der Regierung grossen Anklang findet, ist klar. Die Stauproblematik ist dring-

lich, sie geht jede und jeden etwas an. Damit ein reibungsloser Verkehrsfluss mit möglichst geringen Auswirkungen und Einschränkungen garantiert werden kann, muss es einen übergeordneten Plan geben – mit einer verpflichtenden Komponente. Das ist die Politik den Bürgerinnen und Bürgern, die täglich im Stau stehen, schuldig. Und dies fordert auch der Initiativtext (siehe Box oben rechts).

Die Anpassung des §43 des Baselbieter Strassengesetzes wird die Stauproblematik nicht im Alleingang lösen, aber sie ist ein Schritt in die richtige Richtung und hin zu einer breiteren Zusammenarbeit. Dafür stehen die Mitglieder des Komitees, dafür stehen die Unterzeichnenden und dafür sollte auch die Gesetzesgrundlage stehen. *Birgit Kron*



Einreichung der Initiative am 23. Februar 2017 beim damaligen 1. Landschreiber Peter Vetter (ganz links): Andreas Dürr, Oskar Kämpfer, Christine Frey, Christoph Buser, Marc Scherrer und Christof Hiltmann (v.l.n.r.). Nicht auf dem Bild: Christoph Keigel, Andreas Schneider.

Bild: Archiv