



Vorlage an den Landrat

Bericht und Antrag zur formulierten Gesetzes-Initiative "für eine optimale Verkehrsstau-Bewältigung (Anti-Stau-Initiative)"

Vom 15. Oktober 2002

Inhaltsverzeichnis

1. Zusammenfassung	2
2. Ausgangslage	4
2.1 Wortlaut der Gesetzesinitiative	4
2.2 Zustandekommen und Rechtsgültigkeit der Gesetzesinitiative	4
3. Verkehrsstau-Situation im Kanton Basel-Landschaft	5
3.1 Wann liegt ein Verkehrsstau vor?	5
3.2 Hauptsächliche Ursachen der Staubildung in unserer Region	5
3.2.1 Kapazitätsengpässe der Hochleistungsstrassen	5
3.2.2 Entwicklung des Motorfahrzeugbestands	6
3.3 Oertliche Schwerpunkte der Staubbildung auf dem Strassennetz in unserem Kanton	7
3.4 Gefahren und Nachteile, die sich aus der Verkehrsstaubildung ergeben	8
3.5 Voraussichtliche Entwicklung der Verkehrsstau-Situation in unserem Kanton	8
4. Strategie und Massnahmen für die Verkehrsstau-Bewältigung im Kanton Basel-Landschaft	9
4.1 Bisherige Strategie	9
4.1.1 Betriebliche und organisatorische Massnahmen	9
4.1.2 Planerische und bauliche Massnahmen	10
4.2 Künftige Strategie	10

4.3 Realisierte und geplante Massnahmen zur Stau-Bekämpfung	11
4.3.1 Technisch-bauliche Massnahmen	11
4.3.2 Organisatorische Massnahmen	11
4.3.3 Personelle Massnahmen	12
4.3.4 Oeffentlicher Verkehr	12
5. Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen (Aargau, Basel-Stadt, Solothurn) und mit dem Bund	14
6. Beurteilung der Zielsetzung und der einzelnen Forderungen der Gesetzesinitiative	15
6.1 Zur Zielsetzung der Gesetzesinitiative	15
6.2 Zu den einzelnen Forderungen der Gesetzesinitiative	15
6.2.1 Planung und Umsetzung von Verkehrsleitmassnahmen unter umfassender Berücksichtigung der vorhersehbaren Szenarien	15
6.2.2 Erarbeiten von vorsorglichen Massnahmen- und Einsatzplänen für unvorhersehbare Verkehrsengpässe und –blockaden bei Unfällen, Elementarereignisse etc.	16
6.2.3 Sicherstellung der Zusammenarbeit der zuständigen kantonalen Behörden sowie der Zusammenarbeit mit zuständigen ausserkantonalen Stellen	16
6.2.4 Bereitstellung und Einsatz von ausreichendem Fachpersonal und technischen Mitteln	16
6.2.5 Sicherstellung der zweckdienlichen Mitwirkung der Verkehrs- und Wirtschaftsverbände durch Einsetzung einer speziellen Taskforce	17
6.2.6 Der Regierungsrat erstattet der Oeffentlichkeit über die getroffenen Massnahmen und über den Sachstand mindestens halbjährlich Bericht	17
6.2.7 Bilanz	18
7. Darstellung der finanziellen Auswirkungen, die sich bei der Zustimmung zur Gesetzesinitiative ergeben	18
8. Beurteilung der Gesetzesinitiative insgesamt	19
9. Antrag	20

1. Zusammenfassung

Die am 18. März 2002 eingereichte formulierte Gesetzesinitiative "für eine optimale Verkehrsstau-Bewältigung (Anti-Stau-Initiative)" verlangt eine Aenderung des Strassengesetzes (SGS 430; GS 29.252). Danach sollen die kantonalen Behörden verpflichtet werden, die geeigneten Massnahmen zu treffen, um im Interesse der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer Verkehrsstaus zu verhindern bzw. solche un-

verzüglich abzubauen. Die Gesetzesinitiative ist mit 10 067 Unterschriften gültig zustande gekommen.

Verschiedene Forderungen der Gesetzesinitiative sind heute teilweise oder sogar ganz erfüllt (Verkehrsleitmassnahmen, vorsorgliche Massnahmen- und Einsatzpläne, Zusammenarbeit der kantonalen und der ausserkantonalen Behörden, Bereitstellung und Einsatz von ausreichendem Fachpersonal und technischen Mitteln). Die Zielsetzung der Gesetzesinitiative ist somit auch jene des Regierungsrates. Folgende Forderungen der Gesetzesinitiative sind heute noch nicht erfüllt: *Einführung einer 'Stau-Fachstelle' (Verkehrsanalyse), Einsetzung einer speziellen Task Force mit Vertreterinnen und Vertretern der Verkehrs- und Wirtschaftsverbände, halbjährliche Berichterstattung an die Öffentlichkeit über den Stand der getroffenen Massnahmen.* Der Regierungsrat ist zum Ergebnis gelangt, dass die Initiative in die richtige Richtung weist und dass die Forderungen sinnvoll und realisierbar sind. Im Zentrum der noch nicht erfüllten Punkte der Gesetzesinitiative steht die Forderung nach einer 'Stau-Fachstelle'. Die bestehende Unfallanalyse soll zu einer eigentlichen Verkehrsanalyse mit einem Verkehrsingenieur oder einer Verkehrsingenieurin erweitert werden. Dieser Person soll schwerpunktmässig auch der Bereich "Stau-Fachstelle" übertragen werden. Zu ihrem Aufgabenbereich gehören u.a. die Erfassung und die Analyse der Stausituationen auf dem kantonalen Strassennetz, die Ausarbeitung von Vorschlägen für Strategien/Massnahmen zur Verhinderung bzw. Eindämmung von Verkehrsstaus sowie die Beratung der Behörden und Amtsstellen, die von der Verkehrsstau-Problematik betroffen sind. Damit die Forderung der Gesetzesinitiative nach ausreichendem Fachpersonal zur Verhinderung bzw. zum Abbau von Verkehrsstaus erfüllt werden kann, muss im Tiefbauamt der Bau- und Umweltschutzdirektion die zusätzliche Stelle eines Verkehrstechniklers oder einer Verkehrstechnikerin geschaffen werden. Aus der Umsetzung der Gesetzesinitiative ergeben sich Mehrkosten von zirka Fr. 570 000.--. Diese zusätzlichen Ausgaben können aufgrund der schlechten Finanzlage des Kantons nur durch eine Erhöhung der Verschuldung finanziert werden. Der Regierungsrat zieht in Erwägung, das Gesetz über die Verkehrsabgaben (SGS 341; GS 27.762) zu ändern und den geltenden Verkehrssteuer-Rabatt von 20 Prozent ganz oder teilweise aufzuheben. Hierzu wird in den nächsten Monaten eine Vernehmlassungsvorlage ausgearbeitet. Mit der Streichung des Rabatts könnten die zusätzlichen Ausgaben finanziert werden.

2. Ausgangslage

2.1 Wortlaut der Gesetzesinitiative

Am 18. März 2002 ist die formulierte Gesetzes-Initiative "für eine optimale Verkehrsstau-Bewältigung (Anti-Stau-Initiative)" mit 10 067 gültigen Unterschriften eingereicht worden.

Das Volksbegehren will, dass das kantonale Strassengesetz vom 24. März 1986 wie folgt geändert wird:

§ 43 bis Verkehrsstaus

¹Die kantonalen Behörden leiten unverzüglich die nachfolgenden Massnahmen ein, um im Interesse der betroffenen Anwohner und Verkehrsteilnehmer Verkehrsstaus zu verhindern bzw. solche unverzüglich abzubauen:

- a) Planung und Umsetzung von Verkehrsleit-Massnahmen unter umfassender Berücksichtigung der möglichen Szenarien, insbesondere von vorhersehbaren Szenarien wie Grossveranstaltungen, Ferienverkehr etc.;
- b) Erarbeiten von vorsorglichen Massnahmen- und Einsatzplänen für unvorhersehbare Verkehrsengpässe und –blockaden bei Unfällen, Elementarereignissen etc.;
- c) Sicherstellung der Zusammenarbeit der zuständigen kantonalen Behörden sowie der Zusammenarbeit mit zuständigen ausserkantonalen Stellen;
- d) die Bereitstellung und den Einsatz von ausreichendem Fachpersonal und technischen Mitteln.

Damit sollen namentlich Schadstoff- und Lärmemissionen, Umweltschäden und Zeitverluste möglichst gering gehalten sowie die Gefahr von Unfällen minimiert werden.

²Der Regierungsrat stellt die zweckdienliche Mitwirkung der Verkehrs- und Wirtschaftsverbände durch Einsetzung einer speziellen Task Force sicher.

³Der Regierungsrat erstattet der Oeffentlichkeit über die getroffenen Massnahmen und über den Sachstand mindestens halbjährlich Bericht.

2.2 Zustandekommen und Rechtsgültigkeit der Gesetzesinitiative

Mit Entscheid vom 18. April 2002 hat die Landeskanzlei verfügt, dass die formulierte Gesetzesinitiative "für eine optimale Verkehrsstau-Bewältigung" zustande gekommen ist.

Der Regierungsrat hat am 9. Juli 2002 auf der Grundlage eines Berichts des Rechtsdienstes des Regierungsrates beschlossen, dem Landrat zu beantragen, dass die Gesetzesinitiative gültig zu erklären sei.

3. Verkehrsstau-Situation im Kanton Basel-Landschaft

3.1 Wann liegt ein Verkehrsstau vor?

Die Definition des Begriffes "Stau" ist weder in der Lehre und Forschung noch in der Politik eindeutig definiert. Selbst der Bundesrat musste im Rahmen der parlamentarischen Diskussion zum Thema LSVA feststellen, dass bereits die Definition des Begriffes Stau mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden ist. In den Schweizerischen Normen (SN 640 018) wird von Verkehrsqualitätsstufen gesprochen, im Bereich der Verkehrsinformation ist die Definition der Verkehrsstufen geläufig. Deutsche Wissenschaftler haben in letzter Zeit den Begriff des Stautypes kreiert. Diese Definition umfasst fünf Stautypen. Stautypus 1 wird als totale Überlastung eines Streckenabschnittes bezeichnet (Bsp. enormer Verkehrsanfall aufgrund Ferienreisezeit). Stautypus 2 bezeichnet den "oszillierend zähfliessenden Verkehr", der durch einen Wechsel von längeren Stau- und Auflösungsphasen gekennzeichnet ist. Diese Phasen sind beim Stautypus 3, dem "getriggerten stop-and-go-Verkehr" (= Wechsel von kurzen Stau- und Auflösungsphasen, verbunden mit hektischem Gasgeben und Abbremsen) wesentlich kürzer; hektisches Gasgeben und Abbremsen sind seine Merkmale. Beim Stautypus 4 bewegt sich die Kolonne kontinuierlich aber sehr langsam voran; zum Stillstand kommt es nicht. Stautypus 5 ist der "lokale Stau" etwa an einer Baustelle.

Allen Definitionen eigen ist, dass unter dem Begriff "Verkehrsstau" das tiefste Qualitätsniveau im Strassenverkehr verstanden wird. Der Verkehrsfluss im entsprechenden Strassenabschnitt ist überlastet und zeichnet sich durch Unterbrechungen, Stillstand und eventuell "stop-and-go-Verkehr" aus. Das System befindet sich in einem dauernden instabilen Zustand: Der Verkehr steht.

3.2 Hauptsächliche Ursachen der Staubildung in unserer Region

3.2.1 Kapazitätsengpässe der Hochleistungsstrassen

Die heute in unserer Region zur Verfügung stehenden Strassenkapazitäten, vor allem aber nicht nur im Bereich der Hochleistungsstrassen, sind partiell an ihre Leistungsgrenze gelangt.

Die eng miteinander verknüpften Strassennetze befinden sich v.a. im Einzugsbereich der Stadt Basel in einem labilen Zustand. Dies hat zur Folge, dass bereits kleine Netzstörungen massive Auswirkungen haben können. Kommt es zusätzlich zur Ueberlagerung mit einem grösseren (vorhersehbaren oder unvorhersehbaren) Verkehrsaufkommen, beispielsweise durch Grossveranstaltungen oder Ferienverkehr, wird das System in gewissen Teilbereichen instabil. Das heisst, selbst kleinste Ereignisse lösen erhebliche Verkehrsstaus bzw. Verkehrsanfälle aus, welche die Kapazitäten der Hochleistungsstrassen übersteigen. Der dadurch entstehende Ausweichverkehr auf das lokale Strassennetz führt dort zu neuen Verkehrsproblemen.

Realistischerweise muss zum jetzigen Zeitpunkt davon ausgegangen werden, dass innert "nützlicher" Frist keine Kapazitätserweiterungen des Strassennetzes in unserem Kanton umgesetzt werden können. Immerhin wird mit der Inbetriebnahme der H2 Umfahrung Sissach die Ortsdurchfahrt Sissach ab 2005 vom Transitverkehr mit dem täglichen Stau befreit. Nach der Verwirklichung der H2 Pratteln – Liestal wird ab zirka 2010 auch im unteren Ergolzthal eine wesentliche Entlastung der heutigen Kantonsstrassen und ein besserer Verkehrsfluss erreicht.

Weiter gilt es zu berücksichtigen, dass die den Kanton Basel-Landschaft durchquerende Autobahn A2 Bestandteil eines gesamteuropäischen Verkehrsnetzes ist. Praktisch der gesamte europäische Nord-Süd-Verkehr wird über die A2 abgewickelt. Lokale, die A2 betreffende Lenkungsmassnahmen stehen somit immer im direkten Zusammenhang mit der nationalen Verkehrspolitik.

3.2.2 Entwicklung des Motorfahrzeugbestands

Die Hochleistungsstrassen im Kanton Basel-Landschaft wurden grösstenteils in den 70er Jahren geplant bzw. realisiert. Diese Planungen beruhten auf den damals bekannten Prognosen hinsichtlich der Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs und des Güterverkehrs. Entsprechend den Erkenntnissen und Prognosen wurden die Kapazitäten der Strecken ausgelegt. Die markante und in diesem Ausmass nicht vorhersehbare Zunahme des Motorfahrzeugverkehrs und speziell auch das geänderte Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer tragen wesentlich dazu bei, dass unsere Hauptverkehrsstrecken heute teilweise an ihren Kapazitätsgrenzen angelangt sind.

In den vergangenen Jahren wurde im Kanton Basel-Landschaft eine Zunahme des Motorfahrzeugbestandes von 94 305 (1980) auf 172 843 (Ende September 2002) Fahrzeuge registriert. Diese Entwicklung hängt sehr eng mit gesellschaftspolitischen Veränderungen der

vergangenen Jahre zusammen. Es gehört heute fast zum Standard, dass eine Familie einen Zweitwagen besitzt. Erschwerend kommt das veränderte, mobilitätsintensive Freizeitverhalten dazu. Die heutige "Erlebnisgesellschaft" generiert einen beträchtlichen Teil des Verkehrsaufkommens. Galt früher der Arbeitspendler als "verkehrliches Problem", so verschiebt sich dieses Phänomen zunehmend in den Freizeitbereich.

Diese Faktoren wurden und werden selbstverständlich von den zuständigen Fachstellen und Behörden auf nationaler und kantonaler Ebene erkannt. Erfahrungsgemäss fällt es bei den heutigen Gegebenheiten aber schwer, die notwendigen infrastrukturellen Systemerweiterungen fristgerecht auszuführen. Strassenbauprojekte von mindestens regionaler Bedeutung benötigen infolge finanzpolitischer Engpässe, langdauernder demokratischer Entscheidungsprozesse (Referendumsabstimmungen) und aufwändiger Rechtsmittelverfahren (Beschwerden) regelmässig sehr viel Zeit bis zur Fertigstellung.

Der Motorfahrzeugbestand – und damit auch die Verkehrsbewegungen auf dem Strassennetz – sind in den letzten Jahren gesamtschweizerisch und europaweit in die Höhe geschossen. Von dieser Entwicklung und den damit verbundenen Erscheinungen wie vermehrter Verkehrsstaubildungen ist unsere Region, als "Transitland" mit der Hauptverkehrsachse für die Nord-Süd-Verbindung, besonders stark betroffen.

3.3 Oertliche Schwerpunkte der Staubildung auf dem Strassennetz in unserem Kanton

Anfällig für grössere Stauentwicklungen sind die folgenden Strecken auf unserem Kantonsgebiet:

Hochleistungsstrassen:

- Gesamtes Netz der Hochleistungsstrassen während Unterhaltsarbeiten oder bei Unfällen und anderen besonderen Ereignissen
- Bereich Verzweigung Hagnau (wöchentlich, ausgelöst durch Behinderungen bzw. durch Ueberlastung)
- Grossraum Belchen, insbesondere bei Ferienverkehr

Kantonsstrassen:

- Tägliche Stauerscheinungen im Raum Liestal/Pratteln (Rheinstrasse) sowie im Ortskern von Sissach (Ortsdurchfahrt)
- "stop and go –Verkehr" in verschiedenen Gemeinden im Agglomerationsgürtel von Basel

- H18, Abschnitt Eggfluh-Tunnel bis Anschluss Reinach Süd.

3.4 Gefahren und Nachteile, die sich aus der Verkehrsstaubildung ergeben

Verkehrsstau bzw. die Vorphasen eines Staus stellen ein erhebliches Unfallrisiko dar. Durch die knapper werdenden Abstände zwischen den Fahrzeugen, die Erhöhung des Stressfaktors sowie die abnehmende Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker steigt die Unfallgefahr. Zudem bildet das sich fortbewegende Stauende ein latentes Risiko für den möglicherweise "ungebremst" anfahrenden Verkehr.

Kilometerlange, stehende Autokolonnen beeinträchtigen die Umweltqualität durch verstärkte Schadstoff- und Lärmimmissionen. Dies führt zu einer Beeinträchtigung der Lebensqualität der Anwohnerinnen und Anwohner an den betroffenen Staustrecken.

Nicht zu vernachlässigen sind die volkswirtschaftlichen Schäden, die durch die Staubildung entstehen. Dazu gehören die Wartezeiten und die damit verbundenen Zeitverluste im "Produktionsprozess". Durch staubedingte Unfälle werden Allgemeinkosten ausgelöst, wozu primär die Gesundheitskosten, aber auch der Kostenaufwand für die Ereignis- und Unfalldienste gehören.

3.5 Voraussichtliche Entwicklung der Verkehrsstau-Situation in unserem Kanton

Bei nüchterner Analyse der Wachstumsraten bei den Motorfahrzeugbeständen muss davon ausgegangen werden, dass sich in absehbarer Zeit keine Trendwende abzeichnen wird. Realistischerweise ist damit zu rechnen, dass der Motorfahrzeugbestand und damit auch die Verkehrsbewegungen europa- und schweizweit zunehmen werden, wobei in nächster Zukunft eine generelle Verkehrszunahme von 1 – 2 % pro Jahr erwartet werden muss. Die Attraktivität des Individualverkehrs ist nach wie vor ungebrochen. Verkehrsbehinderungen, verursacht durch Verkehrsstaus, werden bewusst in Kauf genommen, die "Schmerzengrenzen" sind offenbar noch nicht erreicht.

Diese Tendenz wird durch das Inkrafttreten der bilateralen Verträge (Landverkehrsabkommen) mit der EU noch verstärkt. Die bisherigen Anstrengungen in der Verlagerungspolitik (Verschiebung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene) müssen intensiv fortgeführt werden, damit der erwartete und erforderliche Entlastungseffekt tatsächlich eintreten wird.

Es ist davon auszugehen, dass ohne eine – selbstverständlich nicht gewünschte - weltweite Wirtschaftskrise kaum ein Rückgang der Verkehrsentwicklung zu erwarten ist. Die in unserem Kanton kurzfristig (5 – 10 Jahre) realisierbaren Kapazitätserweiterungen beschränken sich auf die kantonalen Hochleistungsstrassen (Umfahrungen Sissach und Liestal). Die Stau-Problematik auf dem übergeordneten Netz (A2 / A3, Abschnitt Basel – Augst Bereich Hagnau, Galerie Schweizerhalle) wird sich, ohne weitere zusätzliche Massnahmen, noch verschärfen. Handlungsbedarf wird auf jeden Fall auch in mittelbarer Zukunft bestehen.

4. Strategie und Massnahmen für die Verkehrsstau-Bewältigung im Kanton Basel-Landschaft

4.1 Bisherige Strategie

Die bisher im Kanton Basel-Landschaft zur Anwendung gelangten Massnahmen zur Stauverhinderung lassen sich in verschiedene Kategorien einteilen:

Betriebliche und organisatorische Massnahmen

Planerische und bauliche Massnahmen

4.1.1 Betriebliche und organisatorische Massnahmen

Die Polizei ist bestrebt, die betrieblichen und organisatorischen Massnahmen zu treffen, um Stausituationen bereits im Entstehungsstadium frühzeitig zu erkennen und die notwendigen Verkehrslenkungsmassnahmen zu ergreifen. Andererseits setzt die Polizei alles daran, die rasche und kurze Interventionszeit im Ereignisfall garantieren zu können. Durch eine schnelle und zielgerichtete Intervention (Stauabsicherung, Räumung einer Unfallstelle) kann ein störender Netzeingriff reduziert und die Staubildung minimiert werden.

Der Unterhaltsdienst (Tiefbauamt) sorgt für einen möglichst konfliktfreien Unterhalt des Strassennetzes. Dazu gehören auch die notwendigen Pikettstellungen für den Winterdienst. Die periodischen Revisionsarbeiten werden seit 2001 systematisch in verkehrsarmen Zeiten durchgeführt (Tunnelrevision zum Beispiel in der Regel in der Nacht).

Der Unterhalt und die Erneuerung des Strassennetzes wird mit möglichst geringen Störungen des Verkehrs geplant und umgesetzt. Die Zielsetzung, die Verkehrsbehinderungen im Rah-

men der baulichen Instandsetzung des Belchentunnels möglichst klein zu halten, nimmt bzw. nahm bei der Vorbereitung und Umsetzung des Sanierungsprojekts eine zentrale Rolle ein.

4.1.2 Planerische und bauliche Massnahmen

Es findet eine permanente Ueberprüfung des bestehenden Strassennetzes statt. Sind Eingriffe notwendig (Unterhalt, Ersatz etc.), werden diese unter möglichster Schonung des Durchgangsverkehrs umgesetzt.

Gleichzeitig werden neue Massnahmen geplant (Infrastrukturweiterungen, Einsatz neuer Technologien). Der Einsatz der Verkehrstelematik auf den Hochleistungsstrassen erweist sich als entscheidender Vorteil zur Verhinderung oder Eindämmung von Verkehrsstaus. Der Begriff Verkehrstelematik umfasst den kombinierten Einsatz von Telekommunikation und Informatik zur Information der Verkehrsteilnehmenden über den Verkehrszustand und deren Lenkung an das vorgesehene Reiseziel. Anwendungsbeispiele sind Verkehrsbeeinflussungssysteme, Ueberwachungsanlagen, Notrufsysteme, Fahrzeugausrüstungen etc. Auch Verkehrsleitsysteme gehören zur Verkehrstelematik. Im Verkehrsleitsystem wird der Verkehrsablauf mit Hilfe von Wechselsignalen beeinflusst. Diese werden in Abhängigkeit von den momentanen Verkehrs-, Betriebs- und Witterungsverhältnissen ein- und ausgeschaltet. Mit der Wechselsignalisation können zum Beispiel unterschiedliche Geschwindigkeiten oder Hinweise auf verschiedene Gefahrensituationen (Unfall, Stau usw.) angezeigt werden. Die Fahrstreifensignale ("Krüzli-Stich") sperren und öffnen einzelne Fahrspuren. Der Betrieb eines Verkehrsleitsystems verbessert den Verkehrsfluss, reduziert die Zahl der Unfälle und steigert die Verkehrskapazitäten. Mit Geschwindigkeitvorgaben kann der Verkehrsfluss verstetigt und somit ein wesentlicher Beitrag zur Stauverhinderung geleistet werden.

4.2 Künftige Strategie

Die bisherige Strategie soll verfeinert und weiter ausgebaut werden.

Dabei kann es zu bedeutenden Zielkonflikten kommen: Die Kosten der baulichen Unterhalts- oder Erneuerungsmassnahmen stehen bspw. in direktem Zusammenhang mit dem möglichen Bauablauf. Gibt es zu starke Behinderungen des Bauablaufs (nur Nachtarbeit), erhöhen sich die Baukosten.

Bei der Festlegung der künftigen Strategie wird den neuen technologischen Mitteln ein besonderer Stellenwert beigemessen. Im Vordergrund steht der Einsatz der Verkehrstelematik

mit der Verbreitung des Verkehrsleitsystems. Im Sinne des Entwurfes zum Verkehrstelematikleitbild Schweiz (2010) werden "Verbundlösungen" zwischen den Kantonen in Aussicht genommen. Dadurch soll ermöglicht werden, dass der Verkehrsfluss regional oder/und gesamtschweizerisch beeinflusst werden kann.

Zur künftigen Strategie bei der Staubekämpfung gehört auch die Einrichtung einer 'Stau-Fachstelle' (siehe dazu Ziffer 6.5). Leider konnte die geeignete Fachperson (Verkehrssingenieur/in) für diese – 2001 und 2002 budgetierte Stelle – bisher nicht gefunden werden.

Die Attraktivität und das Angebot des öffentlichen Verkehrs sollen weiter gesteigert werden, damit der 'Umsteigeeffekt' vom privaten Verkehrsmittel auf den öffentlichen Verkehr beschleunigt wird. Auf diese Weise kann das Strassennetz vom Lokalverkehr zusätzlich entlastet und die Staugefahr vermindert werden.

Wo es sinnvoll und notwendig ist, werden Erweiterungen des Strassennetzes geplant und ausgeführt (Umfahrungen Sissach und Liestal, Ortsumfahrungen im Bezirk Laufen).

4.3 Realisierte und geplante Massnahmen zur Stau-Bekämpfung

4.3.1 Technisch-bauliche Massnahmen

Der Kanton Basel-Landschaft befasst sich, zusammen mit dem Kanton Basel-Stadt, seit Jahren sehr intensiv mit den Problemen und Fragestellungen zum Thema der Verkehrslenkung und –steuerung. Im Vordergrund stehen die folgenden Massnahmen:

Realisiert:

- Verkehrsleitsystem A2/A3 (Basel-Landschaft/Basel-Stadt), 1. Etappe (Tunnel Schweizerhalle)
- Verkehrssystem-Management Belchen, Verzweigung Augst A2/A3.

Geplant, bzw. in Ausführung:

- H2 Umfahrung Sissach
- H2 Pratteln-Liestal
- Sanierungstunnel Belchen, als 3. Röhre (inkl. zugehöriges Verkehrsleitsystem)
- Verkehrsleitsystem A2/A3 (Basel-Landschaft/Basel-Stadt), 2. Etappe (restliche Teilstücke zwischen Basel und Verzweigung Augst)
- H18 Umfahrung Laufen – Zwingen

- A3 / H18 Südumfahrung Basel (Allschwil – Aesch)
- Verkehrsleitsystem Verzweigung Sissach

4.3.2 Organisatorische Massnahmen

Die Zusammenarbeit der beteiligten und angesprochenen kantonalen und ausserkantonalen Behörden ist in verschiedensten Gremien sichergestellt. *Beispiele:* Zusammenarbeit Tiefbauamt-Polizei; Arbeitsgruppe Tunnel (Einsatzpläne für Tunnelereignisse); Projektkommission Belchen; Zusammenarbeit der Verkehrsleitzentralen der Kantone BS, BL, AG und SO; Fachgruppe Verkehr des Polizeikonkordats Nordwestschweiz (PKNW); Zusammenarbeit der Tiefbauämter und der Unterhaltsdienste Nordwestschweiz.

Die vorausschauende Einsatzplanung gehört zu den Grundaufgaben jedes Ereignisdienstes. Für die Hauptverkehrsachsen besteht ein sog. "Störfallkonzept", welches die Lenkungs- und Leitmassnahmen im Ereignisfall definiert.

Das Amt für Bevölkerungsschutz hat für alle Tunnels auf den Hochleistungsstrassen Einsatzpläne erstellt. Diese Einsatzpläne enthalten verschiedene Ereignisszenarien und gewährleisten ein einheitliches und zielgerichtetes Vorgehen aller Ereignisdienste und anderer Beteiligter.

4.3.3 Personelle Massnahmen

Realisiert:

Im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des Verkehrsleitsystems A2/A3, Etappe 1, ist die Verkehrsleitzentrale der Polizei Basel-Landschaft personell erweitert worden (mit 5 zusätzlichen Mitarbeitenden).

Geplant:

Weitere personelle Verstärkungen der Verkehrsleitzentrale werden mit der Inbetriebnahme des Verkehrsleitsystems A2/A3, Etappe 2, notwendig werden.

Es ist vorgesehen, die Verkehrsanalyse in personeller Hinsicht von heute 2 bewilligten Stellen auf 3 Stellen auszubauen, damit die ganzheitliche Beurteilung der Verkehrslage möglich wird. Mit dem bestehenden Personalbestand muss sich die Verkehrsanalyse auf die aktuelle und lagegerechte Unfallanalyse beschränken.

4.3.4 Öffentlicher Verkehr

Das kantonale OeV-Angebot umfasst entlang der Hauptverkehrsachsen einen attraktiven öffentlichen Verkehr. Im dicht besiedelten unteren Kantonsteil sind die OeV-Angebote auf Wettbewerbsfähigkeit und hochwertige Qualität ausgerichtet, welche darauf abzielen, zum Individualverkehr eine echte Alternative anzubieten und den dichten Individualverkehr teilweise zu entlasten.

In Stau-Situationen sind die Busse des öffentlichen Verkehrs oft selbst in Mitleidenschaft gezogen. Der öffentliche Verkehr leistet vor allem als Schienenverkehr heute schon einen wesentlichen Beitrag zur Stau-Bekämpfung. Er bietet bei folgenden potentiellen Stau-Ereignissen seine Dienste an:

- Bei Grossbaustellen auf Autobahnen und wichtigen Strassenachsen (z.B. Galerie Schweizerhalle, Sanierung Belchentunnel): In den öffentlichen Verkehrsmitteln steht genügend Kapazität zur Verfügung. Eine bedarfsgerechte Verstärkung ist - gegen entsprechende Abgeltung der ungedeckten Kosten - jederzeit möglich.
- Bei Grossanlässen (wie z.B. beim diesjährigen Eidg. Turnfest sowie bei Sportanlässen im Raum St. Jakob): Der öffentliche Verkehr beweist regelmässig seine wichtige verkehrsentlastende Funktion bei Grossanlässen jeder Art.
- Bei besonderen Witterungsverhältnissen (insbesondere bei Schneefall und Glatteis): Bei besonderen Witterungsverhältnissen reagieren die OeV-Unternehmen rasch und flexibel mit Zusatzkursen und -zügen; sie garantieren an diesen Tagen auch den Strassenbenutzern und Strassenbenutzerinnen eine sichere und geordnete Mobilität. Sie entlasten die an solchen Tagen üblichen Staubildungen des Individualverkehrs namhaft.

Ein weiterer Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Nordwestschweiz leistet zur Stau-Bekämpfung einen wesentlichen Beitrag. Die Kantone der Nordwestschweiz arbeiten zusammen im Rahmen der "Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV NWCH)" für einen attraktiveren öffentlichen Verkehr. Folgende Massnahmen sind realisiert bzw. geplant:

Realisiert:

- Bestehendes gutes Grundangebot im öffentlichen Verkehr, vorab im Agglomerationsverkehr Basel und Umgebung.
- Regionalverkehr: Angebotsausbau gemäss dem vierten Generellen Leistungsauftrag des Landrats für den öffentlichen Verkehr 2001 - 2005 mit neuen Buslinien im mittleren und

unteren Kantonsteil sowie dem Halbstundentakt auf den SBB-Linien im Rheintal, Ergolztal und Laufental.

- Fernverkehr: Adlertunnel/SBB.

Geplant:

Weiterer Angebots- und Infrastrukturausbau für einen attraktiven öffentlichen Verkehr:

- Fernverkehr: Bahn 2000, 1. Etappe (Angebotsausbau), Bahn 2000, 2. Etappe (weiterer Angebotsausbau, Wisenberg u.a.), Erschliessung Euro-Airport mit Zügen.
- Regionalverkehr: Regio-S-Bahn Basel 2005 (Angebotsausbau, neues Rollmaterial, neue Bahnhöfe Dreispitz und Längi-Pratteln, Ausbau Bahnhofinfrastruktur), City-S-Bahntunnel Basel ("Herzstück" Regio-S-Bahn), Doppelspurinsel zur Kreuzung der Züge auf der SBB-Laufentallinie, Tramlinienverlängerung (L 8 Allschwil), Mittelverteiler Ergolztal (L 3 und L 14), OeV-Südumfahrung Basel, trinationaler Tarifverbund, neuer Genereller Leistungsauftrag des Landrats ab 2006 usw.
- Öffentlichkeitsarbeit/Marketing für den öffentlichen Verkehr in der Nordwestschweiz: Für den OeV-Markt in der Nordwestschweiz mit einem Jahresumsatz von ca. 300-350 Mio. CHF besteht heute nur ansatzweise ein kohärentes unternehmensübergreifendes Marketing. (Vergleich: der Zürcher Verkehrsverbund setzt für diese Aufgabe 10 Stellen ein). Eine wirksame, den Strassenverkehr entlastende Anti-Stau-Massnahme ist die Bearbeitung dieses Marktes. Die Massnahme bedingt ein überkantonales OeV-Marketing mit entsprechendem Budget sowie mit organisatorischen und personellen Ressourcen. Die eigentliche Marketingaufgabe ist durch Aufträge an die Wirtschaft sicherzustellen.

5. Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen (Aargau, Basel-Stadt, Solothurn) und mit dem Bund

Die Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen Aargau, Basel-Stadt und Solothurn ist eng und erfolgreich. Bei der Frage der Staubekämpfung richten sich die gemeinsamen Anstrengungen zur Zeit primär auf den Lastwagenverkehr. Stauräume, signalisationstechnische Anordnungen und Massnahmen bei der Zollabfertigung sollen Lastwagenstaus verhindern bzw. so rasch wie möglich eindämmen. Die intensive Kooperation, gegenseitige Information und Koordination hat sich vor allem beim Projekt "Sanierung Belchentunnel" bewährt.

Die Zusammenarbeit mit dem Bund – ihm kommt als Gestalter der nationalen Verkehrspolitik eine bedeutende Rolle zu – funktioniert gut. Bei der Erarbeitung des "Leitbilds Verkehrstele-

matik 2010" werden die Kantone als Partner ernst genommen und in die Arbeiten integriert. Ueberwiegend positiv sind auch die Erfahrungen bei der Bearbeitung des Themas "Lastwagenstau". Bund und Kantone haben erkannt, dass diese weiträumigen Probleme nur gemeinsam gelöst werden können und haben hierfür die erforderlichen, überkantonalen Strukturen und Strategien geschaffen.

6. Beurteilung der Zielsetzungen und der einzelnen Forderungen der Gesetzesinitiative

6.1 Zur Zielsetzung der Gesetzesinitiative

Die Zielsetzung der Gesetzesinitiative, nämlich die Szenarien und Massnahmen zur Stauvermeidung und Staubekämpfung nachhaltig zu verbessern, ist auch jene des Regierungsrates. Der Abgleich zwischen den Forderungen der Initiative und den umgesetzten oder geplanten Massnahmen zeigt, dass in unserem Kanton bereits im Vorfeld der Gesetzesinitiative das Problem erkannt und wesentliche Schritte zur Staubewältigung und zur Stauverhinderung unternommen worden sind. Die Erkenntnis, dass Handlungsbedarf besteht und Problemlösungen erforderlich sind, ist bei den Behörden nicht erst mit der Gesetzesinitiative gewachsen.

6.2 Zu den einzelnen Forderungen der Gesetzesinitiative

6.2.1 Planung und Umsetzung von Verkehrsleitmassnahmen unter umfassender Berücksichtigung der vorhersehbaren Szenarien

Beurteilung:

Die Verkehrsleitsysteme sind in Planung/Umsetzung (2. Etappe) oder sogar bereits im Betrieb (1. Etappe). Weitere Verkehrsleitungsmassnahmen sind in der strategischen Planung.

Diese Forderung der Gesetzesinitiative ist erfüllt.

6.2.2 Erarbeiten von vorsorglichen Massnahmen- und Einsatzplänen für unvorhersehbare Verkehrsengpässe und –blockaden bei Unfällen, Elementarereignissen etc.

Beurteilung:

Die vorsorglichen Massnahmen- und Einsatzpläne bestehen grösstenteils. Sie werden – auch ohne Gesetzesinitiative – laufend aktualisiert und ergänzt.

Diese Forderung der Gesetzesinitiative ist erfüllt.

6.2.3 Sicherstellung der Zusammenarbeit der zuständigen kantonalen Behörden sowie der Zusammenarbeit mit zuständigen ausserkantonalen Stellen

Beurteilung:

Die Zusammenarbeit der kantonalen und ausserkantonalen Behörden bei der Stauverhinderung und Staubekämpfung ist sichergestellt. Sie wird den Bedürfnissen entsprechend erweitert und angepasst.

Diese Forderung der Gesetzesinitiative ist erfüllt.

6.2.4 Bereitstellung und Einsatz von ausreichendem Fachpersonal und technischen Mitteln

Beurteilung:

Die Verkehrsleitzentrale bei der Autobahnpolizei in Sissach verfügt über einen guten technischen und personellen Standard. Allerdings ist der aktuelle Personalbestand auf das bestehende Netz ausgerichtet.

Der vorgesehene Ausbau des Netzes (Tunnel, Sissach und Schöndal), die Fertigstellung des Verkehrsleitsystems Basel – Augst und die Realisierung der Installationen zur Erhöhung der Tunnelsicherheit werden die Erweiterung der Verkehrsleitzentrale und der Autobahnpolizei (Patrouillen) sowie zusätzliche Aufwendungen im betrieblichen Unterhalt erforderlich machen.

Die Verkehrsanalyse genügt bereits den heutigen Anforderungen nicht vollumfänglich. Auch ohne Initiative müsste sie aufgestockt werden.

Damit die Verkehrsanalyse ihre Funktion wahrnehmen kann, ist sie darauf angewiesen, dass die erforderlichen Verkehrserhebungen durchgeführt und mittel-/langfristige Massnahmen geplant werden können. Aus diesem Grund muss im Tiefbauamt die zusätzliche Stelle eines Verkehrstechnikers oder einer Verkehrstechnikerin geschaffen werden. Gleichzeitig müsste das Fachpersonal des Tiefbauamtes um 2 zusätzliche Stellen ergänzt werden, insbesondere

zur Betreuung von Strassenarbeiten, die zur Stauverhinderung in verkehrsschwache Zeiten verlegt werden müssen.

Die Gesetzesinitiative ist in diesem Punkt nicht erfüllt.

6.2.5 Sicherstellung der zweckdienlichen Mitwirkung der Verkehrs- und Wirtschaftsverbände durch Einsetzung einer speziellen Taskforce

Beurteilung:

Es besteht heute keine spezielle Task-force für die Mitwirkung der Verkehrs- und Wirtschaftsverbände bei der Lösung der Verkehrsstau-Bewältigung. Die Forderung der Gesetzesinitiative ist nicht erfüllt.

Die Annahme der Gesetzesinitiative brächte mit sich, dass eine beratende Kommission des Regierungsrates ("Task-force") eingesetzt werden müsste. Die Kommission hätte konsultativen Charakter ohne Entscheidungsbefugnisse und würde sich aus 10 bis 15 VertreterInnen der Verkehrs- und Wirtschaftsverbände des Kantons zusammensetzen. Sie würde von der Justiz-, Polizei- und Militärdirektion in Zusammenarbeit mit der Bau- und Umweltschutzdirektion zwei- bis dreimal jährlich über die Stausituation sowie über die bereits realisierten, eingeleiteten und geplanten Massnahmen und Strategien informiert. In bestimmter Hinsicht würde die Task-force in die Nachfolge der mit RRB Nr. 1501 vom 17.6.1997 aufgelösten Kommission für Strassenverkehr treten.

6.2.6 Der Regierungsrat erstattet der Öffentlichkeit über die getroffenen Massnahmen und über den Sachstand mindestens halbjährlich Bericht

Beurteilung:

Die Justiz-, Polizei- und Militärdirektion (Polizei Basel-Landschaft) und die Bau- und Umweltschutzdirektion (Tiefbauamt) informieren die Öffentlichkeit an ihren Medienanlässen oder in ihren Medienbulletins regelmässig über die Verkehrsentwicklung und die Verkehrsprobleme sowie über die realisierten und vorgesehenen Massnahmen. Eine systematische Berichterstattung über die Stau-Entwicklung und die Stau-Bewältigung in unserem Kanton findet bisher nicht statt. Die Gesetzesinitiative ist in diesem Punkt nur teilweise erfüllt.

Die Annahme der Gesetzesinitiative hätte zur Folge, dass periodisch ein "Stau-Bulletin" mit den wichtigen Informationen zur Stau-Situation im Kanton und zu den Massnahmen publiziert werden müsste.

6.2.7 Bilanz

Die meisten Punkte der Gesetzesinitiative sind erfüllt. Folgende Forderungen, die sich aus der Gesetzesinitiative ergeben, sind heute nicht oder allenfalls teilweise erfüllt:

- Einführung einer "Stau-Fachstelle" (Verkehrsanalyse) bei der Hauptabteilung Verkehrssicherheit der Polizei Basel-Landschaft (JPMD)
- Anstellung eines zusätzlichen Verkehrstechnikers oder einer Verkehrstechnikerin im Bereich Verkehrstechnik des Tiefbauamtes (BUD)
- Einsetzung einer konsultativen Kommission ("Task-force")
- Halbjährliche Berichterstattung zur Stau-Entwicklung und zur Stau-Bewältigung

7. Darstellung der finanziellen Auswirkungen, die sich bei der Zustimmung zur Gesetzesinitiative ergeben

Es ist mit folgenden jährlichen Mehrkosten zu rechnen, die in direktem Zusammenhang mit der Gesetzesinitiative stehen:

• "Stau-Fachstelle", besetzt mit 1 Verkehrsingenieur/in:	Fr. 180 000.--
• 1 zusätzliche Stelle im Bereich Betrieb/Verkehrstechnik	Fr. 180 000.--
• Konsultative Kommission ("Task-force")	Fr. 10 000.--
• Halbjährliche Berichterstattung	Fr. <u>1 000.--</u>
	Fr. 371 000.--

Die Mittel zur Finanzierung der Massnahmen, die mit der Stauinitiative gefordert werden, stehen angesichts der aktuellen Finanzlage des Kantons nicht zur Verfügung. Die zusätzlichen neuen Aufgaben können nur durch eine Erhöhung der Verschuldung finanziert werden. Der Regierungsrat zieht deshalb in Erwägung, das Gesetz über die Verkehrsabgaben zu ändern und den Verkehrssteuer-Rabatt von 20 Prozent ganz oder teilweise aufzuheben. Hierfür wird in den nächsten Monaten eine Vernehmlassungsvorlage ausgearbeitet. Mit der Streichung des Rabatts könnten die zusätzlichen Ausgaben finanziert werden.

8. Beurteilung der Gesetzesinitiative insgesamt

Viele Forderungen der Gesetzesinitiative sind bereits erfüllt. Verschiedene Massnahmen sind bereits vor Lancierung der Initiative geplant oder gar realisiert worden. Die Gesetzesinitiative stösst eine bereits offene Tür noch etwas weiter auf. Die Initiative weist in die richtige Richtung und ihre Forderungen sind sinnvoll und realisierbar. Es besteht kein Grund, einen Gegenvorschlag zur Gesetzesinitiative auszuarbeiten.

Im Zentrum der noch nicht erfüllten Punkte steht die Forderung nach einer "Stau-Fachstelle". Die Justiz-, Polizei- und Militärdirektion und die Polizei Basel-Landschaft wollen seit einiger Zeit die bestehende Unfallanalyse zu einer eigentlichen Verkehrsanalyse erweitern. Für diese Aufgabe soll ein/e Verkehrsingenieur/in angestellt werden. Dieser Person wird schwerpunktmässig auch der Bereich "Stau-Fachstelle" übertragen. Sie hat die folgenden Hauptaufgaben wahrzunehmen: a) Erfassen und analysieren der Stausituationen auf dem kantonalen Strassennetz; b) Ausarbeitung von Vorschlägen für Strategien/Massnahmen zur Verhinderung bzw. Eindämmung von Verkehrsstaus; c) Beratung der Behörden und Amtsstellen, die von der Stauproblematik betroffen sind (z.B. Tiefbauamt und Abteilung öffentlicher Verkehr, Amt für Raumplanung); d) Zusammenarbeit/Vernetzung mit anderen involvierten Fachstellen; e) Anlaufstelle für die Öffentlichkeit und für die Verbände in Fragen des Verkehrsstaus.

Damit die Forderung der Initiative nach ausreichendem Fachpersonal zur Verhinderung bzw. zum Abbau von Verkehrsstau erfüllt werden kann, ist beim Tiefbauamt (BUD) eine zusätzliche Stelle erforderlich.

Vor unrealistischen Erwartungen, zu denen die Zustimmung zur Initiative Anlass geben könnte, ist zu warnen. Wesentliche Parameter (Gütertransporte, Ferienverkehr, Unfallgeschehen etc.), welche die Stauproblematik bestimmen, können von uns (Kanton) kaum gesteuert werden. Auf massgebende Entwicklungen, wie zum Beispiel auf die Entwicklung des Motorfahrzeugverkehrs, können wir keinen oder nur sehr beschränkt Einfluss nehmen. Nationale oder internationale Lösungen können wir nicht erzwingen, sondern höchstens zu ihrem Zustandekommen beitragen.

Trotzdem ist der Kanton in der Lage, aus eigener Kraft und mit eigenen Mitteln zur nachhaltigen Entschärfung des Stauproblems beizutragen. Mit den bereits realisierten und geplanten Massnahmen (insbesondere Umfahrungen Sissach und Liestal, Ausbau des Verkehrsleitsystems, Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs, Einrichtung einer kantonalen Stau-

Fachstelle, Anstellung von zusätzlichem Fachpersonal beim Tiefbauamt) kann diese Zielsetzung erreicht werden.

9. Antrag

Gestützt auf diese Ausführungen wird dem Landrat beantragt, der Gesetzesinitiative "für eine optimale Verkehrsstau-Bewältigung (Anti-Stau-Initiative)" zuzustimmen.

Liestal, 15. Oktober 2002

Im Namen des Regierungsrates
Die Präsidentin: Schneider-Kenel

Der Landschreiber: Mundschin