

**Vorlage an den Landrat**

Beantwortung der Interpellation 2003/026 der FDP-Fraktion, Landrätin Juliana Nufer,

betreffend: "Vernehmlassung Sachplan Strasse des Bundes an die Kantone"

vom 1. April 2003

I. Ausgangslage

Aufgrund des vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) zusammen mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und dem Bundesamt für Strasse (ASTRA) mit Schreiben vom 7. November 2002 eingeleiteten Mitwirkungsverfahrens, hat die FDP-Fraktion - Verfasserin Landrätin Juliana Nufer - die oben genannte Interpellation eingereicht. Der Interpellation 2003/026 wird folgende Ausgangslage zugrundegelegt:

"Aus den Unterlagen des Bundes ist ersichtlich, dass die H18 in das Bundesstrassennetz als Ergänzungsstrasse aufgenommen werden soll.

Gemäss Botschaft vom November 2001 zur Neugestaltung des Finanzausgleichs zwischen Bund und Kantonen (NFA) würde der Ausbau dieser Strassen den Kantonen übertragen, wobei der Bund zu deren Finanzierung zweckgebundene Globalbeiträge leistet.

Würde die H18 in das Bundesstrassennetz als Nationalstrasse aufgenommen, so wäre der Bund für Ausführung und Finanzierung zuständig.

Über die Bedeutung einer leistungsfähigen H18 zwischen Basel und Delémont für die wirtschaftliche Entwicklung des Laufentals, des Schwarzbubenlandes und des Kantons Jura dürfte Einigkeit bestehen. Dabei bildet vor allem die Umfahrung von Laufen und Zwingen (ULZ) das Kernstück dieser Strassenverbindung. Die möglichen Auswirkungen von Sachplan Strasse und Neuer Finanzausgleich (NFA), obwohl im Detail noch nicht ausgereift, sind von grosser Bedeutung für die Realisierung und den Terminplan dieses Projektes."

II. Fragen an den Regierungsrat

Aus diesem Sachverhalt werden folgende Fragen gestellt:

Frage 1: Macht es Sinn beim Bund die Aufnahme der H18 zwischen Delémont und Hagnau in das Nationalstrassennetz zu erwirken?

Frage 2: Welchen Einfluss auf den Realisierungstermin hätte in diesem Falle der Kanton Basel-Landschaft?

- Frage 3: Die H18 verbleibt im Ergänzungsnetz und der Bund leistet zweckgebundene Globalbeiträge gemäss Entwurf NFA. Welchen Einfluss hätte dies auf die Realisierung (Termin) des Projektes ULZ?*
- Frage 4: Welches ist nach Meinung des RR die bessere Lösung für die baldige Realisierung des ULZ-Projektes?*
- Frage 5: Für welche Lösung wird sich der RR in Bern einsetzen?*

III. Antworten des Regierungsrates

Zur Ausgangslage

Seit Jahrzehnten bemüht sich das Laufental um die Verbesserung seiner Verkehrsanbindung an die Region Basel. Mit dem Laufentalvertrag (in Kraft seit 01.01.1994) verpflichtete sich der Kanton Basel-Landschaft, die Weiterführung der Hauptstrasse H18 von Angenstein nach Liesberg und prioritär die Umfahrungsstrasse von Laufen und Zwingen in sein Strassenkonzept aufzunehmen.

Die Hauptstrasse H18 bildet mit der Transjurane (A16) eine dritte Nord-Süd-Verbindung, welcher im Vergleich mit der A2 Richtung Luzern/Zentralschweiz und der A3 Richtung Zürich/Ostschweiz eine ähnliche Bedeutung für die Nordwestschweiz zukommt.

Deshalb haben die drei Kantone Jura, Basel-Landschaft und Solothurn am 28. Mai 2000 einen gemeinsamen Antrag an den Bundesrat gestellt, die Hauptstrasse H18 ins schweizerische Nationalstrassennetz aufzunehmen. Der Bundesrat hat Verständnis für dieses Anliegen gezeigt und den betroffenen Kantonen Jura, Basel-Landschaft und Solothurn zugesichert, dass er ihren Antrag im Rahmen der Überprüfung des Gesamtnetzes behandeln wird.

Gemäss dem Entwurf des Sachplans Strasse vom September 2002 ist das Teilstück Basel-Delémont als Bestandteil des Bundesstrassennetzes lediglich im Ergänzungsnetz enthalten. Die Netzverantwortung ist zur Zeit gemäss neuem Finanzausgleich (NFA) wie folgt vorgesehen:

- Grundnetz: Sache des Bundes (somit 100 % Finanzierung durch den Bund)
- Ergänzungsnetz: Sache der Kantone (mit Globalbeiträgen des Bundes d.h. Beiträge des Bundes in Härtefällen an "schwerfinanzierbare Einzelprojekte").

Mit der Inbetriebnahme der Nordtangente in Basel und der Transjurane in Delémont sowie durch die angestrebte wirtschaftliche Entwicklung der Region wird der Verkehrsdruck auf die Verbindung Basel-Delémont (-Westschweiz) weiter zunehmen. Auch eine direkte Anbindung des Kantons Jura und des Berner Juras an die Region Basel ist für beide Landesteile unerlässlich. Aus verkehrs- und staatspolitischer Sicht ist deshalb die Strassenverbindung Basel-Jura-Westschweiz zu stärken, insbesondere da ein Ausbau des OeV-Angebots auf dieser Strecke momentan nicht in Sicht ist.

Zu den einzelnen Fragen

- Frage 1: Macht es Sinn beim Bund die Aufnahme der H18 zwischen Delémont und Hagnau in das Nationalstrassennetz zu erwirken?*

Aus verkehrs- und staatspolitischer Sicht ist die Verkehrsachse Basel-Jura-Westschweiz zu stärken. Demzufolge ist die Strecke Basel-Delémont als wesentlicher Teil des Bundesstrassennetzes im Sachplan Strasse ins Grundnetz aufzunehmen und an den kritischen Stellen möglichst rasch auszubauen. Auch aus finanziellen Gründen ist der Kanton Basel-Landschaft bestrebt, dass die Hauptstrasse H18 ins Grundnetz (somit 100 % Finanzierung durch den Bund) aufgenommen wird.

Frage 2: Welchen Einfluss auf den Realisierungstermin hätte in diesem Falle der Kanton Basel-Landschaft?

Würde die H18 (Teilstück Basel-Delémont) in das Grundnetz als Bestandteil des Bundesstrassennetzes aufgenommen, so wäre der Bund für die Ausführung und für die Finanzierung zuständig. Der Bund würde somit auch über den Realisierungstermin (entsprechend seiner Prioritätenliste) entscheiden. Wie gross der Einfluss der Kantone auf die Prioritätenliste des Bundes sein wird, kann heute nicht abgeschätzt werden.

Frage 3: Die H18 verbleibt im Ergänzungsnetz und der Bund leistet zweckgebundene Globalbeiträge gemäss Entwurf NFA. Welchen Einfluss hätte dies auf die Realisierung (Termin) des Projektes ULZ?

Würde die H18 (Teilstück Basel-Delémont) in das Ergänzungsnetz als Bestandteil des Bundesstrassennetzes aufgenommen, so wäre der Kanton Basel-Landschaft für die Ausführung und für die Finanzierung zuständig. Eine Realisierung der Umfahrung von Laufen und Zwingen ist für den Kanton Basel-Landschaft ohne finanzielle Unterstützung durch den Bund kaum möglich.

Frage 4: Welches ist nach Meinung des RR die bessere Lösung für die baldige Realisierung des ULZ-Projektes?

Die Realisierung der Umfahrung von Laufen und Zwingen ist aus heutiger Sicht eher mit einer Aufklassierung der H18 in das Grundnetz möglich.

Frage 5: Für welche Lösung wird sich der RR in Bern einsetzen

Der RR setzt sich für eine Aufklassierung ins Grundnetz des Bundesstrassennetzes ein. Ein entsprechender Antrag wird im Zusammenhang mit dem Sachplan Strasse beim Bund eingereicht.

Liestal, 1. April 2003

Im Namen des Regierungsrates
die Präsidentin: Schneider-Kenel

der Landschreiber: Mundschin