

## Abstimmungsvorlage vom 27. September 2020

### 6. Formuliert Gesetzesinitiative «zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes» vom 9. März 2017

KILCHBERG ROTHENFLUH BIRSFELDEN LAMPENBERG RÜMLINGEN BLAUEN LANGENBRÜCK RÜNENBERG B  
SEN SISSACH BRISLACH LAUWIL TECKNAU BUBENDORF LIEDERTSWIL TENNIKEN BUCKTEN LIESBERG T  
LEN DIEPFINGEN MÜNCHENSTEIN WALDENBURG DITTINGEN MUTTENZ WENSLINGEN DUGGINGEN NENZLING  
ENKENDORF  
LDSWIL HÄFELFINGEN RAMLINSBURG ARISDORF HEMMIKEN REIGOLDSWIL ARLESHEIM HERSBERG REINACH  
NDEN RÖSCHE  
ISBERG BRETZWIL LAUSEN SISSACH BRISLACH LAUWIL TECKNAU BUBENDORF LIEDERTSWIL TENNIKEN  
GTEN MAISPRACH WAHLEN DIEPFINGEN MÜNCHENSTEIN WALDENBURG DITTINGEN MUTTENZ WENSLINGEN  
NUSSHOF ZEGLINGEN FRENKENDORF OBERDORF ZIEFEN FÜLLINSDORF OBERWIL ZUNZGEN OLTINGEN ZWI  
LINGEN PRATTELN ARBOLDSWIL HÄFELFINGEN RAMLINSBURG ARISDORF HEMMIKEN REIGOLDSWIL ARLES  
L-BENKEN KÄNERKINDEN RÖSCHENZ BINNINGEN KILCHBERG ROTHENFLUH BIRSFELDEN LAMPENBERG RÜM  
TMINGEN LAUFEN SELTISBERG BRETZWIL LAUSEN SISSACH BRISLACH LAUWIL TECKNAU BUBENDORF L  
GEN TITTERTEN DIEGTEN MAISPRACH WAHLEN DIEPFINGEN MÜNCHENSTEIN WALDENBURG DITTINGEN M  
INSBURG ETTINGEN NUSSHOF ZEGLINGEN FRENKENDORF OBERDORF ZIEFEN FÜLLINSDORF OBERWIL ZUM  
EFFINGEN ANWIL GRELLINGEN PRATTELN ARBOLDSWIL HÄFELFINGEN RAMLINSBURG ARISDORF HEMMIK  
ITTINGEN ROGGENBURG BIEL-BENKEN KÄNERKINDEN RÖSCHENZ BINNINGEN KILCHBERG ROTHENFLUH BI  
NGEN SCHÖNENBUCH BOTTMINGEN LAUFEN SELTISBERG BRETZWIL LAUSEN SISSACH BRISLACH LAUWIL  
TAL THÜRNEU BUUS LUPSINGEN TITTERTEN DIEGTEN MAISPRACH WAHLEN DIEPFINGEN MÜNCHENSTEIN  
EPTINGEN NIEDERDORF WITTINSBURG ETTINGEN NUSSHOF ZEGLINGEN FRENKENDORF OBERDORF ZIEFEN  
INGEN ALLSCHWIL GIEBENACH PFEFFINGEN ANWIL GRELLINGEN PRATTELN ARBOLDSWIL HÄFELFINGEN  
HÖLSTEIN RICKENBACH BENNWIL ITINGEN ROGGENBURG BIEL-BENKEN KÄNERKINDEN RÖSCHENZ BINN  
ENBERG BÖCKTEN LÄUFELFINGEN SCHÖNENBUCH BOTTMINGEN LAUFEN SELTISBERG BRETZWIL LAUSEN S  
BERG THERWIL BURG LIESTAL THÜRNEU BUUS LUPSINGEN TITTERTEN DIEGTEN MAISPRACH WAHLEN  
ENZLINGEN WINTERSINGEN EPTINGEN NIEDERDORF WITTINSBURG ETTINGEN NUSSHOF ZEGLINGEN FRENK  
KINDEN ORMALINGEN ALLSCHWIL GIEBENACH PFEFFINGEN ANWIL GRELLINGEN PRATTELN ARBOLDSWIL  
EINACH AUGST HÖLSTEIN RICKENBACH BENNWIL ITINGEN ROGGENBURG BIEL-BENKEN KÄNERKINDEN RÖ  
ANGENBRÜCK RÜNENBERG BÖCKTEN LÄUFELFINGEN SCHÖNENBUCH BOTTMINGEN LAUFEN SELTISBER  
REINACH LIESBERG THERWIL BURG LIESTAL THÜRNEU BUUS LUPSINGEN TITTERTEN DIEGTEN MAISPRACH  
INGEN NENZLINGEN WINTERSINGEN EPTINGEN NIEDERDORF WITTINSBURG ETTINGEN NUSSHOF ZEGLIN  
CH GELTERKINDEN ORMALINGEN ALLSCHWIL GIEBENACH PFEFFINGEN ANWIL GRELLINGEN PRATTELN AR  
HERSBERG REINACH AUGST HÖLSTEIN RICKENBACH BENNWIL ITINGEN ROGGENBURG BIEL-BENKEN KÄNE  
LAUEN LANGENBRÜCK RÜNENBERG BÖCKTEN LÄUFELFINGEN SCHÖNENBUCH BOTTMINGEN LAUFEN SELTISB  
IKEN BUCKTEN LIESBERG THERWIL BURG LIESTAL THÜRNEU BUUS LUPSINGEN TITTERTEN DIEGTEN  
NGEN DUGGINGEN NENZLINGEN WINTERSINGEN EPTINGEN NIEDERDORF WITTINSBURG ETTINGEN NUSSHOF  
ZWINGEN AESCH GELTERKINDEN ORMALINGEN ALLSCHWIL GIEBENACH PFEFFINGEN ANWIL GRELLING  
ARLESHEIM HERSBERG REINACH AUGST HÖLSTEIN RICKENBACH BENNWIL ITINGEN ROGGENBURG BIEL  
NBERG RÜMLINGEN BLAUEN LANGENBRÜCK RÜNENBERG BÖCKTEN LÄUFELFINGEN SCHÖNENBUCH BOTTM  
NDORF LIEDERTSWIL TENNIKEN BUCKTEN LIESBERG THERWIL BURG LIESTAL THÜRNEU BUUS LUPSING  
DITTINGEN MUTTENZ WENSLINGEN DUGGINGEN NENZLINGEN WINTERSINGEN EPTINGEN NIEDERDORF WITT  
BERWIL ZUNZGEN OLTINGEN ZWINGEN AESCH GELTERKINDEN ORMALINGEN ALLSCHWIL GIEBENACH PFEF  
HEMMIKEN REIGOLDSWIL ARLESHEIM HERSBERG REINACH AUGST HÖLSTEIN RICKENBACH BENNWIL ITI  
NFLUH BIRSFELDEN LAMPENBERG RÜMLINGEN BLAUEN LANGENBRÜCK RÜNENBERG BÖCKTEN LÄUFELFING  
CH LAUWIL TECKNAU BUBENDORF LIEDERTSWIL TENNIKEN BUCKTEN LIESBERG THERWIL BURG LIESTAL  
HNEINSTEIN WALDENBURG DITTINGEN MUTTENZ WENSLINGEN DUGGINGEN NENZLINGEN WINTERSINGEN EPT  
EFEN FÜLLINSDORF OBERWIL ZUNZGEN OLTINGEN ZWINGEN AESCH GELTERKINDEN ORMALINGEN ALLSC  
RAMLINSBURG ARISDORF HEMMIKEN REIGOLDSWIL ARLESHEIM HERSBERG REINACH AUGST HÖLSTEIN  
NINGEN KILCHBERG ROTHENFLUH BIRSFELDEN LAMPENBERG RÜMLINGEN BLAUEN LANGENBRÜCK RÜNENB  
SEN SISSACH BRISLACH LAUWIL TECKNAU BUBENDORF LIEDERTSWIL TENNIKEN BUCKTEN LIESBERG T  
LEN DIEPFINGEN MÜNCHENSTEIN WALDENBURG DITTINGEN MUTTENZ WENSLINGEN DUGGINGEN NENZLING  
ENKENDORF OBERDORF ZIEFEN FÜLLINSDORF OBERWIL ZUNZGEN OLTINGEN ZWINGEN AESCH GELTERKIND  
LDSWIL HÄFELFINGEN RAMLINSBURG ARISDORF HEMMIKEN REIGOLDSWIL ARLESHEIM HERSBERG REINACH

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>Empfehlungen an die Stimmberechtigten</b>	3
<b>6</b> Kantonale Abstimmungsvorlage Formulierte Gesetzesinitiative <b>«zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes»</b> vom 9. März 2017	
Informationen zur Vorlage	4–11
Text der Gesetzesänderung	12–13

## Empfehlung an die Stimmberechtigten

Der Regierungsrat empfiehlt den Stimmberechtigten, am 27. September 2020 wie folgt zu stimmen:

**JA** zur formulierten Gesetzesinitiative «zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes» vom 9. März 2017

# 6

## Formulierte Gesetzesinitiative «zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes» vom 9. März 2017

### Abstimmungsfrage (grüner Stimmzettel)

Wollen Sie die formulierte Gesetzesinitiative «zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes» vom 9. März 2017 annehmen?

### Beschluss und Empfehlung

Der Landrat hat am 2. April 2020 mit 38:34 Stimmen der formulierten Gesetzesinitiative «zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes» zugestimmt.

Regierungsrat und Landrat empfehlen den Stimmberechtigten, der formulierten Gesetzesinitiative «zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes» zuzustimmen.

## Das Wichtigste in Kürze

Hochleistungsstrassen (HLS) sind die höchste Kategorie in der Klassierung von Strassen. Auf ihnen wird der Strassenverkehr gebündelt und durchgeführt. Die formulierte Gesetzesinitiative «zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes» will die Weiterentwicklung dieser Netzelemente stärken.

Insbesondere soll mit der Weiterentwicklung des kantonalen Hochleistungsstrassennetzes darauf hingewirkt werden, dass der Verkehr ohne Stau vom untergeordneten Netz abfliessen kann, sodass dort keine unerwünschten Auswirkungen auftreten. Der Kanton soll dazu mit den Nachbarkantonen zusammenarbeiten und sich beim Bund entsprechend einsetzen.

Mit dem Übergang grosser Abschnitte des kantonalen Hochleistungsstrassennetzes (A18 im Birs- und A22 im Ergolzthal) an den Bund per 1. Januar 2020 gibt es derzeit nur noch wenige kantonale Hochleistungsstrassenabschnitte. Soweit Nationalstrassen von der Gesetzesinitiative betroffen sind, soll beim Bund auch die Unterstützung des Ausbaus dieses Hochleistungsstrassennetzes für den staufreien Abfluss erwirkt werden.

Regierungsrat und Landrat empfehlen die Annahme der Initiative. Sie betonen die Bedeutung der Hochleistungsstrassen für die Erreichbarkeit sowie für den Schutz der Siedlungen und Erholungsgebiete vor Ausweichverkehr. Eine Minderheit des Landrats lehnt die Initiative ab. Sie ist der Auffassung, dass die Initiative überholt sei, und kritisiert des Weiteren, dass sie Themen wie öffentlicher Verkehr (ÖV) und Carpooling nicht aufnehme.

## Die Vorlage im Detail

### Das Hochleistungsstrassennetz

Hochleistungsstrassen sind die höchste Strassen-Kategorie und dem motorisierten Verkehr vorbehalten. Die beiden Fahrtrichtungen verlaufen häufig getrennt und Kreuzungen sind als Unter- oder Überführungen organisiert. Die Hochleistungsstrassen dienen neben der grossräumigen Verbindung in der Agglomeration auch der regionalen Verbindung. Mit der Gesetzesinitiative sollen die Bemühungen des Kantons zur Weiterentwicklung des Hochleistungsstrassennetzes gestärkt werden. Sie sieht dazu eine Ergänzung des Strassengesetzes um einen neuen § 43e mit dem Titel «Entwicklungsprogramm zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes» vor.

### Massnahmen zur Weiterentwicklung des Hochleistungsstrassennetzes

Absatz 1 der neuen Bestimmung betrifft die kantonalen Hochleistungsstrassen gemäss Strassengesetz. Er beschreibt die Zielrichtung, die verfolgt werden soll, um die Erreichbarkeit sicherzustellen und ungewollte Auswirkungen, insbesondere Rückstaus, auf die kantonalen und kommunalen Strassennetze zu verhindern. Die Initiative zielt insbesondere auf das ungehinderte Abfliessen des Verkehrs vom untergeordneten Strassennetz auf die Hochleistungsstrassen ab. Per 1. Januar 2020 sind allerdings grosse Teile der kantonalen Hochleistungsstrassen an den Bund übergegangen. Die Initiative kann in dieser Hinsicht somit nur noch indirekte Wirkung entfalten.

Absatz 2 der neuen Bestimmung nimmt Bezug auf die engen verkehrlichen Wechselwirkungen in der Agglomeration. Verkehr macht nicht an Kantons-grenzen Halt. Die Herausforderungen im Verkehr können nur gemeinsam mit den Nachbarkantonen wirksam und zweckmässig angegangen werden. Die Initiative sieht deshalb eine entsprechende Zusammenarbeit vor.

Zur Erreichung der in Absatz 1 definierten Ziele (rückstaufreie Aufnahme des Verkehrs aus dem untergeordneten Strassennetz) müssen auch Nationalstrassen einbezogen werden. Für diese ist der Bund zuständig. Der Kanton soll sich deshalb gemäss Absatz 3 der neuen Bestimmung gemeinsam mit den Nachbarkantonen beim Bund für die Unterstützung beim Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes einsetzen.

### Mitwirkung der Verbände und Berichterstattung

Bereits heute besteht eine im Strassengesetz verankerte Task-Force («Task-Force Anti-Stau»). Durch sie wird die Mitwirkung der Verkehrs- und Wirtschaftsverbände im Bereich der Stauverhinderung und -verringerung sichergestellt. Diese Task-Force soll auch bei Fragestellungen im Zusammenhang mit den Hochleistungsstrassen einbezogen werden. Darüber hinaus soll der Regierungsrat der Öffentlichkeit regelmässig über ergriffene Massnahmen, deren Wirkung und die aktuelle Situation berichten.

### Die Diskussion im Landrat

Die Mehrheit des Landrats hat der Initiative zugestimmt. Ein übergeordnetes Konzept und ein aktives Eintreten für die Interessen des Kantons beim Bund seien wichtig. Es gelte, Staus auf den Hochleistungsstrassen und daraus resultierenden Ausweichverkehr zu verhindern. In diesem Zusammenhang wurde auch auf die Kosten verwiesen, die durch Staus verursacht werden. Der ÖV profitiere ebenfalls von einem guten Hochleistungsstrassennetz, weil dadurch die Busse nicht im Stau stecken bleiben.

Eine Minderheit des Landrats hat die Initiative abgelehnt. Diese sei mit dem Übergang grosser Abschnitte des kantonalen Hochleistungsstrassennetzes an den Bund überholt und die geforderten Aktivitäten des Kantons seien bereits im Gange. Ausserdem sei es falsch, neben den bestehenden ein weiteres Planungsinstrument zu schaffen. Auch bemängelt die Landratsminderheit, dass die Initiative Themen wie das gemeinsame Fahren (höherer Fahrzeugbesetzungsgrad) und Carpooling nicht aufnehme.

## Stellungnahme des Initiativkomitees

### Die Ziele der Initiative auf einen Blick:

- Entlastung für staugeplagte Gemeinden
- Zukunftsgerichtete, intelligente Mobilität
- Wirtschaftsstandort BL fördern
- Zusammenarbeit mit dem Umland
- Interessenvertretung in Bern

### Für zukunftsgerichtete und intelligente Mobilität

Die Initiative «zum Ausbau des Hochleistungs-Strassennetzes» will ein intelligentes Verkehrsnetz. Der Kanton soll dazu eine Planung ausarbeiten und sich beim Bund dafür einsetzen, die Strasseninfrastruktur der Zukunft nach seinen Vorstellungen zu gestalten. Viele Gemeinden leiden unter überbordendem Ausweichverkehr oder sind nicht gut genug erschlossen. 'Ausbau' heisst nicht, nur neue Verkehrsverbindungen zu schaffen. 'Ausbau' bedeutet primär eine Steigerung der Effizienz. Die Initiative fordert mehr Zusammenarbeit und eine stärkere Vertretung der Kantonsinteressen gegenüber dem Bund. Gerade jetzt, mit der Übergabe der kantonalen Hochleistungsstrassen an den Bund, ist es besonders wichtig, dies im Gesetz zu verankern.

### Der Verkehr soll raus aus den Dörfern

Eine Quartierstrasse ist eine Quartierstrasse. Und eine Schnellstrasse ist eine Schnellstrasse. Die Realität ist leider eine andere. Tagtäglich wird das Dorfzentrum als Ausweichroute benutzt oder es werden Schleichwege durch Wohngebiete gesucht, um den grossen Stau zu umfahren. Schuld sind Kapazitätsengpässe auf den Autobahnen, fehlende Zu- und Abfahrten zu den Schnellstrassen sowie notwendige Umfahrungen, die vorausschauend geplant sind und ausserhalb des Dorfkerns vorbeiführen. Es sind diejenigen Teilstücke, die das gesamte Verkehrsnetz entlasten können. Eine intelligente Strassenführung, gut abgestimmter öffentlicher Verkehr und leistungsfähige Schnittstellen bringen mehr Sicherheit und verursachen weniger Stau. Dies ist auch im Hinblick auf die Mobilität von morgen wichtig.

## Die Mobilität der Zukunft

Heute wird die Mobilität von morgen geplant, und diese braucht leistungsfähige Strassen. Um dem steigenden Bedarf nach unterschiedlichen Verkehrsmitteln Rechnung zu tragen, muss das Verkehrsnetz des Kantons Basel-Landschaft weiterentwickelt werden. Elektromobilität wie auch neue Formen des öffentlichen Verkehrs, werden multifunktionelle Infrastruktur benötigen. So könnten z. B. Ladestationen oder die Kombination von E-Bike und Auto eingeplant werden.

Aber auch hier ist die oberste Priorität, dass der Stau endlich der Vergangenheit angehört. Es braucht heute eine Strategie und ein Verkehrskonzept für die Zukunft.

### Ein Plan für das Baselbiet

Um die gemeinsamen Verkehrsziele der Region zu stärken, verlangt die Initiative eine verbindliche und zielführende Zusammenarbeit zwischen den Nachbarkantonen. Die angrenzenden Kantone müssen für ihre gemeinsamen Interessen miteinander auftreten. Für das Baselbiet ist dies besonders wichtig, da es eine andere Beschaffenheit hat als seine Nachbarn. So sind vor allem die Täler, das Laufental, das Oristal, das Birstal, die Frenkentäler oder das Leimental, noch immer nicht ausreichend miteinander verbunden. Für die wirtschaftliche Weiterentwicklung der Täler sowie für attraktive, staufreie und somit familienfreundliche Ortschaften braucht es ein zusammenhängendes Verkehrskonzept – damit das Baselbiet nicht abgehängt wird.

### Wer unterstützt die Initiative und was kostet sie?

Die Initiative vom 9. März 2017 wurde von einem breit abgestützten, überparteilichen Komitee begründet. Im Mai 2019 hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft der Gesetzesvorlage zugestimmt und festgehalten, dass sie keine direkten Kosten verursacht und dem eigenen Investitionsprogramm der Regierung entspricht. Im April 2020 hat auch der Landrat seine Zustimmung zur Gesetzesinitiative erklärt.

Sagen Sie JA zur Mobilität der Zukunft und stimmen Sie deshalb:

**JA zur formulierten Gesetzesinitiative «zum Ausbau des Hochleistungs-Strassennetzes».**

## Stellungnahme des Regierungsrats

Die Hochleistungsstrassen sind das Rückgrat des Strassennetzes in der Agglomeration Basel und gerade auch im Kanton Basel-Landschaft. Dass sie funktionieren, ist für das gesamte Strassennetz von grundlegender Bedeutung. Das gilt sowohl für die Nationalstrassen als auch für Hochleistungsstrassenabschnitte in kantonaler Hoheit. Der Verkehrsfluss auf den Hochleistungsstrassen ist ein zentrales Element für die Erreichbarkeit der gesamten Region. Darüber hinaus gilt es auch, das untergeordnete Strassennetz vor übermässigen Belastungen zu schützen. Der motorisierte Individualverkehr muss auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen konzentriert werden, Ausweichverkehr muss dorthin zurückverlagert werden.

All das setzt einen guten Verkehrsfluss auf dem Hochleistungsstrassennetz voraus. Ist dieser nicht gegeben, wird die Erreichbarkeit eingeschränkt. Überlastungen auf den Hochleistungsstrassen führen zudem immer zu Ausweichverkehr auf das untergeordnete Kantonsstrassennetz. Da das Kantonsstrassennetz zum Teil bereits selbst stark ausgelastet ist, können dadurch weitere unerwünschte Nebeneffekte auftreten, so zum Beispiel ein weiteres Ausweichen auf siedlungsorientierte Gemeindestrassen und somit eine Belastung der dortigen Wohnbevölkerung und / oder von Erholungsgebieten.

Schweizweit hat mit der zunehmenden Fahrleistung die Anzahl Staustunden auf den Nationalstrassen seit 2010 erheblich zugenommen.<sup>1</sup> Die Agglomeration Basel ist von dieser Problematik ebenfalls betroffen. Die Überlastungssituationen in den Spitzenstunden sind schon fast zum unerfreulichen Alltag geworden.

Um aktives und wirksames Handeln zu ermöglichen, darf der Blick nicht nur auf die bisherigen Entwicklungen gerichtet werden, sondern muss auch die Zukunft berücksichtigen. Wichtigstes Werkzeug hierzu auf kantonaler

<sup>1</sup> Vgl. Bundesamt für Strassen: Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen – Jahresbericht 2018.

sowie auf Agglomerations-Ebene ist das Gesamtverkehrsmodell Region Basel. Auswertungen von Modell-Szenarien zeigen, dass insgesamt mit einem deutlichen Nachfragewachstum zu rechnen ist. Mit besonders hohem Wachstum ist vor allem auf den Hochleistungsstrassen zu rechnen. Der Regierungsrat pflegt betreffend Hochleistungsstrassen bereits heute einen engen Austausch insbesondere mit dem Kanton Basel-Stadt wie auch mit den anderen Nachbarkantonen. Gerade angesichts der Übernahme des Hochleistungsstrassennetzes durch den Bund gilt es umso mehr, die gemeinsamen Interessen herauszuarbeiten; einerseits für das eigene Handeln der Kantone und andererseits auch, um gegenüber dem Bund koordiniert und mit dem nötigen Nachdruck auftreten zu können. Dazu bietet die mit der Initiative geforderte Ergänzung des Strassengesetzes eine weitere Grundlage. Der Regierungsrat hält es für unabdingbar, die Position und Interessen des Kantons Basel-Landschaft und der Agglomeration Basel gegenüber dem Bund klar und engagiert zu vertreten. Der Regierungsrat erachtet es aus diesen Überlegungen als zweckmässig, der Initiative zuzustimmen.

### Beschluss und Empfehlung

Der Landrat hat am 2. April 2020 mit 38:34 Stimmen der formulierten Gesetzesinitiative «zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes» zugestimmt. Regierungsrat und Landrat empfehlen den Stimmberechtigten, der formulierten Gesetzesinitiative «zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes» zuzustimmen.

### Weiterführende Links

[Landratsvorlage 2019-395](#)

Formulierte Gesetzesinitiative «zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes»; Zustimmung



Die Initiative hat folgenden Wortlaut:

**I.**

Das Strassengesetz vom 24. März 1986 (GS 29.252; SGS 430) wird wie folgt geändert:

**§ 43e Entwicklungsprogramm zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes (neu)**

<sup>1</sup> Unter der Federführung des Regierungsrats leiten die kantonalen Behörden unverzüglich alle rechtlich und sachlich notwendigen Schritte ein, um im Kanton das bestehende Hochleistungsstrassennetz gemäss § 5 Abs. 1 Bst. 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.

<sup>2</sup> Zur Erreichung der in Abs. 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.

<sup>3</sup> Soweit zur Erreichung der in Abs. 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.

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

<sup>5</sup> Der Regierungsrat erstattet während der Zeit der Realisierung der beschriebenen Massnahmen der Öffentlichkeit über die getroffenen Massnahmen und über den Sachstand mindestens halbjährlich Bericht.

**II.**

Diese Gesetzesänderung tritt nach Annahme durch das Volk am 1. Tag des auf die Volksabstimmung folgenden Kalendermonats in Kraft.

### **Rechtsmittelbelehrung Abstimmungsunterlagen**

Gemäss § 83 und § 88 des Gesetzes vom 7. September 1981 über die politischen Rechte (SGS 120; nachfolgend: GpR) stehen bei kantonalen Wahlen und Abstimmungen folgende Rechtsmittel zur Verfügung:

Wegen Verletzung des Stimmrechts oder wegen mangelhafter Vorbereitung und Durchführung von Abstimmungen und Wahlen kann beim Regierungsrat Beschwerde erhoben werden.

Beschwerden an den Regierungsrat sind innert 3 Tagen seit der Entdeckung des Beschwerdegrunds bzw. seit der Eröffnung der Verfügung bei der Landeskanzlei, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal, einzureichen, spätestens jedoch am 3. Tag nach der ordnungsgemässen Veröffentlichung des Ergebnisses im Amtsblatt.

Beim Kantonsgericht kann Beschwerde erhoben werden gegen Verfügungen, Handlungen und Unterlassungen des Regierungsrats wegen Verletzung des Stimmrechts oder wegen mangelhafter Vorbereitung und Durchführung von Abstimmungen und Wahlen sowie gegen Verfügungen der Landeskanzlei nach dem GpR. Beschwerden an das Kantonsgericht sind innert 3 Tagen seit Eröffnung des Entscheids bzw. der Verfügung dem Kantonsgericht (Abteilung Verfassungs- und Verwaltungsrecht), Bahnhofplatz 16, 4410 Liestal, einzureichen.

