



Kanton Basel-Landschaft

Abstimmungsvorlagen

8. März 2015

- 3 Änderung des Raumplanungs- und Baugesetzes (Befristung der Aushangdauer von Wahl- und Abstimmungsplakaten)
- 4 Formulierte Gesetzesinitiative “Für eine Umfahrungsstrasse Allschwil”
- 5 Änderung des Gemeindegesetzes zur nichtformulierten Gesetzesinitiative „Vo Schönebuech bis sauber“
- 6 Formulierte Gesetzesinitiative “Strassen teilen – JA zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr (Strasseninitiative Basel-Landschaft)”

■ Inhaltsverzeichnis

	Empfehlung an die Stimmberechtigten	5
	Kurz und bündig	6
	An die Stimmberechtigten	9
3	Änderung des Raumplanungs- und Baugesetzes (Befristung der Aushangdauer von Wahl- und Abstimmungsplakaten)	
	Erläuterungen des Regierungsrates	10
	Gesetzesänderung	13
4	Formulierte Gesetzesinitiative "Für eine Umfahrungsstrasse Allschwil"	
	Erläuterungen des Regierungsrates	14
	Stellungnahme des Initiativkomitees	19
	Initiativtext	21
	Landratsbeschluss	22
5	Änderung des Gemeindegesetzes zur nichtformulierten Gesetzesinitiative „Vo Schönebuech bis sauber“	
	Erläuterungen des Regierungsrates	23
	Gesetzesänderung	25
	Landratsbeschluss	28

6 Formulierte Gesetzesinitiative “Strassen teilen – JA zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr (Strasseninitiative Basel-Landschaft)”

Erläuterungen des Regierungsrates	29
Stellungnahme des Initiativkomitees	34
Initiativtext	38
Landratsbeschluss	40

■ Empfehlung an die Stimmberechtigten

Regierungsrat und Landrat empfehlen den Stimmberechtigten, am 8. März 2015 wie folgt zu stimmen:

- Ja** zur Änderung des Raumplanungs- und Baugesetzes (Befristung der Aushangdauer von Wahl- und Abstimmungsplakaten)
- Ja** zur formulierten Gesetzesinitiative "Für eine Umfahrungsstrasse Allschwil"
- Ja** zur Änderung des Gemeindegesetzes zur nicht-formulierten Gesetzesinitiative „Vo Schönebuech bis sauber"
- Nein** zur formulierten Gesetzesinitiative "Strassen teilen – JA zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr (Strasseninitiative Basel-Landschaft)"

■ Kurz und bündig

Änderung des Raumplanungs- und Baugesetzes (Befristung der Aushangdauer von Wahl- und Abstimmungsplakaten)

In Erfüllung eines parlamentarischen Auftrags (Motion "Stopp der wilden Plakatflut im Baselbiet!") unterbreitete der Regierungsrat dem Kantonsparlament einen Gesetzesvorschlag, mit dem die Aushangdauer von politischen Plakaten kantonsweit einheitlich beschränkt werden soll. Der Landrat beschloss daraufhin, das Raumplanungs- und Baugesetz mit einer neuen Regelung zu ergänzen, wonach Plakate für kantonale sowie eidgenössische Wahlen und Abstimmungen frühestens 6 Wochen vor dem Urnengang aufgestellt werden dürfen und spätestens 1 Woche nach dem Urnengang wieder entfernt sein müssen. Bei kommunalen Wahlen und Abstimmungen soll diese zeitliche Beschränkung der Plakataushangdauer nur in jenen Gemeinden gelten, die darauf verzichtet haben, dafür eine eigene Regelung zu erlassen.

Der Regierungsrat sowie der Landrat empfehlen Ihnen, der Änderung des Raumplanungs- und Baugesetzes zuzustimmen.

Formulierte Gesetzesinitiative "Für eine Umfahrungsstrasse Allschwil"

Mit der Initiative soll die unverzügliche Planung, Projektierung und Realisierung einer Umfahrungsstrasse Allschwil im Strassengesetz festgeschrieben werden. Mit der Umfahrung soll die Erschliessung des Raums Allschwil - mit dem wichtigen Wirtschaftsstandort linksufriges Bachgrabengebiet - verbessert und zugleich das bestehende Strassennetz vom Verkehr entlastet werden. Die Umfahrung soll an die Nordtangente angeschlossen werden.

Regierungsrat und Landrat befürworten die Initiative und empfehlen, sie anzunehmen.

Änderung des Gemeindegesetzes zur nichtformulierten Gesetzesinitiative „Vo Schönebuech bis sauber“

Am 31. Januar 2011 wurde eine nichtformulierte Gesetzesinitiative "Vo Schönebuech bis sauber" eingereicht. Die Initiative bezweckte die Einführung eines Ordnungsbussenverfahrens zur besseren Bekämpfung der zunehmenden Verunreinigungen (sogenanntes Littering) im öffentlichen Raum.

Littering hat vielschichtige Gründe und Aspekte, also können Litteringbussen allein kein Allheilmittel sein. Im Verbund mit anderen Massnahmen, namentlich Prävention, Information und weitere Massnahmen kann ein einfaches Bussenverfahren vor Ort aber zur Eindämmung von Littering beitragen.

Die Zuständigkeit für das Abfallwesen liegt in erster Linie bei den Gemeinden. Viele haben entsprechende Strafbestimmungen in ihren Reglementen. Bisher fehlte aber eine rechtliche Grundlage, Verstösse mittels Ordnungsbussen zu ahnden; Übertretungen von Bestimmungen von Gemeindereglementen konnten bisher nur mittels Strafverfahren vor Gemeinderat verfolgt und beurteilt werden. Je nach Art und der Schwere der Tat ist das aber mit Kanonen auf Spatzen geschossen: Ordnungsbussen sind aus dem Strassenverkehr bekannt als einfache und kostengünstige Ahndung von Verstössen gegen kleinere Übertretungsstraftatbestände. Die Revision des Gemeindegesetzes, über welche wir abstimmen, schafft nun die rechtliche Grundlage dafür, dass die Gemeinden solche Ordnungsbussenverfahren einführen können, und zwar nicht nur für Littering, sondern auch für andere Übertretungen kommunaler Reglemente.

Regierungsrat und Landrat unterstützen die Ziele der Initiative.

Formulierte Gesetzesinitiative "Strassen teilen – JA zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr (Strasseninitiative Basel-Landschaft)"

Die Gesetzesinitiative verlangt, dass das kantonale Umweltschutzgesetz mit einem zusätzlichen Gesetzesartikel ergänzt wird, um die Förderung des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs umzusetzen. Der zusätzliche Artikel enthält konkrete Massnahmen wie durchgehende Radstreifen (ohne Verbreiterung des Strassenquerschnitts) bzw. eine Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h auf den verkehrsreichen Kantonsstrassen. Tram und Bus müssen an Lichtsignal- und Pfortneranlagen konsequent bevorzugt werden. Die dafür nötigen Massnahmen sollen innert 5 bis 10 Jahren umgesetzt werden.

Regierungsrat und Landrat lehnen die Initiative ab, nicht nur weil die Frist für die Umsetzung viel zu kurz und die Kosten gar nicht tragbar sind, sondern insbesondere auch weil die Initiative mit ihren starren Vorgaben

zur zwingenden Bevorzugung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs klar zu weit geht. Die Initiative verunmöglicht eine Abstimmung der einzelnen Anforderungen und Interessen aller Verkehrsmittel, die bisher aufgrund der jeweiligen örtlichen Verhältnisse abgewogen wurden, um sichere, zweck- und verhältnismässige Lösungen zu finden.

■ An die Stimmberechtigten

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Änderung des Raumplanungs- und Baugesetzes (Abstimmung 3) hat der Landrat am 18. September 2014 beschlossen. Da die Vorlage im Landrat das 4/5-Mehr nicht erreicht hat, unterliegt sie gemäss § 30 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der obligatorischen Volksabstimmung.

Die formulierten Gesetzesinitiativen "Für eine Umfahrungsstrasse Allschwil" (Abstimmung 4) und "Strassen teilen – JA zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr (Strasseninitiative Basel-Landschaft)" (Abstimmung 6) unterliegen gemäss § 30 Absatz 1 Buchstabe c der Kantonsverfassung der obligatorischen Volksabstimmung.

Die Änderung des Gemeindegesetzes zur nichtformulierten Gesetzesinitiative „Vo Schönebuech bis suuber" (Abstimmung 5) hat der Landrat am 23. Oktober 2014 beschlossen. Diese unterliegt gemäss § 30 Absatz 1 Buchstabe d der obligatorischen Volksabstimmung.

Die Redaktion und Herausgabe der vorliegenden Broschüre besorgte die Landeskanzlei.

Landeskanzlei Basel-Landschaft

■ **Erläuterungen des Regierungsrates betreffend Änderung des Raumplanungs- und Baugesetzes (Befristung der Aushangdauer von Wahl- und Abstimmungsplakaten)**

Abstimmungsfrage (**Stimmzettel 3**)

Wollen Sie die Änderung vom 18. September 2014 des Raumplanungs- und Baugesetzes (Befristung der Aushangdauer von Wahl- und Abstimmungsplakaten) annehmen?

Warum soll der Aushang von Wahl- und Abstimmungsplakaten zeitlich eingeschränkt werden?

Die vorgeschlagene Gesetzesänderung beruht auf einem parlamentarischen Vorstoss im Landrat. Die Motion "Stopp der wilden Plakatflut im Baselbiet!" forderte, dass die Aushangdauer von politischen Plakaten bei Wahlen- und Abstimmungen kantonsweit einheitlich begrenzt wird. Sinngemäss wurde moniert, heute sei die grosse Plakatmenge im Zusammenhang mit Urnengängen zu lange im öffentlichen Raum präsent, was immer wieder negative Reaktionen seitens der Bevölkerung und der Medien auslöse.

Zudem wurde in der Motion darauf hingewiesen, ein paar wenige Gemeinden würden den Plakataushang bei Urnengängen heute schon zeitlich limitieren, wobei aber die einzelnen Gemeinderegelungen unterschiedlich ausgestaltet seien. Den politischen Parteien entstehe so ein erhöhter logistischer Aufwand. Vor jedem Urnengang müssten sie in jeder Gemeinde abklären, ob eine Vorschrift über die Plakataushangdauer gilt, und wenn ja, wie sie aktuell lautet. Andernfalls riskiere eine Partei, dass sie ihre Plakate zu früh aufhängen lässt und sie dann von der betreffenden Gemeinde aufgefordert wird, die Plakatierung umgehend wieder zu entfernen. Auch darum verlangt der parlamentarische Vorstoss eine kantonsweit einheitlich geltende Gesetzesregelung.

Was soll sich konkret beim Aushang von politischen Plakaten ändern?

Im Raumplanungs- und Baugesetz soll festgeschrieben werden, dass Plakate für kantonale sowie eidgenössische Wahlen und Abstimmungen frühestens 6 Wochen vor dem Urnengang aufgestellt oder aufgehängt werden dürfen; spätestens 1 Woche danach müssen sie wieder vollständig entfernt sein. Entsprechende Regelungen bestehen auch in anderen Kantonen.

Für kommunale Wahlen und Abstimmungen soll diese Vorschrift aber nur gelten, wenn eine Gemeinde keine eigene Regelung erlässt. Damit wird der Grundsatz der Kantonsverfassung beachtet, wonach der Gesetzgeber den Gemeinden möglichst grosse Handlungsfreiheit gewährt.

Die zeitliche Beschränkung für den Aushang politischer Plakate wird ergänzt durch eine Sanktionierungsmöglichkeit, um die neue Vorschrift auch wirksam durchsetzen zu können. Bei Überschreitung der höchstzulässigen Aushangdauer können die Wahl- und Abstimmungsplakate auf Kosten der verantwortlichen Person oder Organisation behördlich entfernt werden.

Mit der vorgeschlagenen Plakataushangdauer von maximal 6 Wochen vor dem Urnengang wird eine genügende Information der Stimmberechtigten im Interesse einer möglichst grossen Beteiligung an den Urnengängen gewährleistet. Die Erfahrung zeigt, dass mehr als 2/3 der Stimmberechtigten, die sich am Urnengang beteiligen, ihre Stimme erst in den letzten beiden Wochen abgeben, über die Hälfte sogar erst in der allerletzten Woche. Daraus lässt sich schliessen, dass 6 Wochen als Zeitfenster zur Meinungsbildung ausreichend sind. Andererseits kann mit dieser zeitlichen Beschränkung vermieden werden, dass die Bevölkerung die politische Plakatierung im Vorfeld von Wahlen- und Abstimmungen als unnötig langdauernd empfindet.

Beratungen im Landrat

Im Kantonsparlament fand die Änderung des Raumplanungs- und Baugesetzes breite Akzeptanz. Allerdings verlängerte der Landrat die vom Regierungsrat und von der vorberatenden Parlamentskommission vorgeschlagene, 5-wöchige Plakataushangdauer vor dem Urnengang auf

6 Wochen. Eine Ratsminderheit lehnte jegliche Beschränkung der Aushangdauer von politischen Plakaten ab, dies würde den öffentlichen Meinungsbildungsprozess behindern.

Der Landrat stimmte der Gesetzesänderung mit 59 Ja-Stimmen gegen 18 Nein-Stimmen bei 1 Enthaltung zu. Das 4/5-Mehr wurde knapp verfehlt, weshalb es zu einer obligatorischen Volksabstimmung kommt.

Empfehlung

Der Regierungsrat und der Landrat (mit 59 Ja-Stimmen gegen 18 Nein-Stimmen bei 1 Enthaltung) empfehlen Ihnen, sehr geehrte Stimmbürgerin, sehr geehrter Stimmbürger, der Änderung des Raumplanungs- und Baugesetzes (Befristung der Aushangdauer von Wahl- und Abstimmungsplakaten) zuzustimmen.

Liestal, 13. Januar 2015

Im Namen des Regierungsrates
der Präsident: Reber
der Landschreiber: Vetter

Abstimmungsverhalten Landrat: www.bl.ch/2015-03-abstimmung3

Raumplanungs- und Baugesetz (RBG)

Änderung vom 18. September 2014

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:¹

I.

Das Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) vom 8. Januar 1998² wird wie folgt geändert:

§ 105a Aushangdauer von Wahl- und Abstimmungsplakaten

¹ Wahl- und Abstimmungsplakate für kantonale sowie eidgenössische Wahlen und Abstimmungen dürfen frühestens sechs Wochen vor dem Urnengang aufgestellt werden und müssen spätestens eine Woche nach dem Urnengang vollständig entfernt sein.

² Bei Widerhandlungen gegen Absatz 1 können die Wahl- und Abstimmungsplakate von der zuständigen Gemeindebehörde ohne vorherige Androhung der Ersatzvornahme unverzüglich auf Kosten der verantwortlichen Person oder Organisation entfernt werden.

³ Für kommunale Wahlen und Abstimmungen können die Gemeinden eigene Regelungen über die Aushangdauer von Wahl- und Abstimmungsplakaten erlassen.

⁴ Verzichten die Gemeinden auf den Erlass eigener Regelungen, gelten die Absätze 1 und 2 sinngemäss auch für kommunale Wahlen und Abstimmungen.

II.

Der Regierungsrat bestimmt das Inkrafttreten dieser Änderung.³

Liestal, 18. September 2014

Im Namen des Landrates

die Präsidentin: Gaugler

der Landschreiber: Vetter

1 In der Volksabstimmung vom § angenommen.

2 SGS 400, GS 33.289

3 Vom Regierungsrat am § auf den § in Kraft gesetzt.

■ Erläuterungen des Regierungsrates zur formulierten Gesetzesinitiative "Für eine Umfahrungsstrasse Allschwil"

Abstimmungsfrage (Stimmzettel 4)

Wollen Sie die formulierte Gesetzesinitiative vom 19. Februar 2009 "Für eine Umfahrungsstrasse Allschwil" annehmen?

Ausgangslage

Mit über 20'000 Einwohnerinnen und Einwohnern ist Allschwil die bevölkerungsreichste Gemeinde im Kanton. Sie wies in den letzten Jahren ein kontinuierliches Wachstum auf. Zugleich ist sie mit knapp 10'000 Beschäftigten auch ein bedeutender Wirtschaftsstandort. Mit dem linksufrigen Bachgrabengebiet verfügt Allschwil über ein Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung, in dem eine sehr dynamische Entwicklung stattgefunden hat. Angesichts der weiteren verfügbaren Flächen und der bereits angestossenen Projekte ist davon auszugehen, dass sich diese Entwicklung fortsetzen wird.

Das Strassennetz Allschwil ist gekennzeichnet durch verschiedene Hauptachsen, welche von aussen her auf das historische Ortszentrum zulaufen. Auf den verschiedenen Netzästen verkehren täglich bis zu 13'000-14'000 Fahrzeuge (Messstelle Binningerstrasse). Die höchsten Auslastungen sind damit etwa vergleichbar mit der Hauptstrasse in Augst oder der Sissacherstrasse in Gelterkinden. Zum übergeordneten Netz (Autobahn) gelangen die Verkehrsteilnehmenden von Allschwil heute Richtung Norden über den zurückgebauten Wasgenring / Luzernerring in Basel-Stadt.

Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) wird in Allschwil durch die Tramlinie 6 und diverse Buslinien sichergestellt.

Was will die Initiative?

Die am 14. Mai 2009 mit 2'278 gültigen Unterschriften zustande gekommene formulierte Gesetzesinitiative "Für eine Umfahrungsstrasse Allschwil" verlangt die Aufnahme eines neuen § 43c, Umfahrungsstrasse

Allschwil, in das basellandschaftliche Strassengesetz.

Darin sollen Planung, Projektierung und Bau der Umfahrung Allschwil mit besonderer Dringlichkeit und die unverzügliche Aufnahme dieser Arbeiten festgeschrieben werden. Die neue Strasse soll an die Nordtangente Basel angeschlossen werden. Ob es sich um eine kantonale oder nationale Strasse handeln wird, lässt das Gesetz offen. Die Finanzierung soll grundsätzlich durch den Kanton gesichert werden, wobei er sich um eine Beteiligung des Bundes bemühen kann.

Die Projektidee "Umfahrung Allschwil"

Die vorliegende Initiative fordert einen Eintrag im Gesetz und kein konkretes Projekt. Dennoch hat sich der Kanton in den letzten Jahren bereits mit einer möglichen Umfahrung von Allschwil befasst. Sie könnte aus zwei Teilabschnitten bestehen:

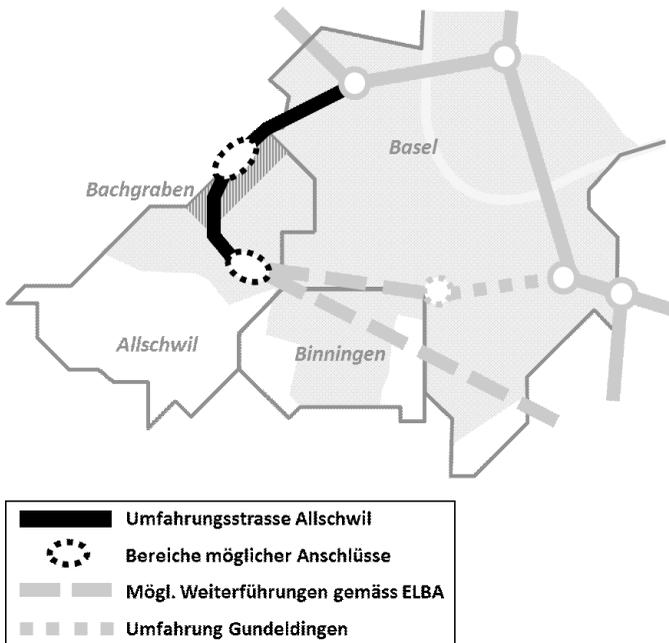
Der "**Zubringer Allschwil**" verbindet das Autobahnnetz (Nordtangente) mit dem Entwicklungsgebiet im Norden. Hauptfunktionen dieses ersten Teilstücks sind die Erschliessung des Arbeitsplatzgebietes Bachgraben und Entlastung des bestehenden nördlichen Strassennetzes von Allschwil. Die Linienführung und die Lage (ober-/unterirdische Abschnitte) sind noch zu untersuchen.

Der "**Tunnel Allschwil**" ist das zweite Teilstück und die Fortsetzung des Zubringers bis in den Süden von Allschwil zu den dortigen Arbeitsplatzgebieten (Binningerstrasse und Umgebung). Sie wird voraussichtlich hauptsächlich unterirdisch verlaufen und soll das Strassennetz im Ortskern entlasten.

Der erste Planungsschritt bei Annahme der Initiative ist die Erstellung einer Variantenuntersuchung. Dabei würden auch die Linienführung der Strasse und die Lage der Anschlüsse näher bestimmt. Anschliessend sind, wie für Strasseninfrastrukturen üblich, die Stufen Vorprojekt, Bauprojekt (mit öffentlichem Planauflageverfahren), Ausführungsprojekt und Realisierung zu durchlaufen. Die Dauer ist einerseits von der konkreten Ausgestaltung des Projekts und andererseits von zahlreichen externen Faktoren wie Kreditgenehmigungen, Bereitstellung des Budgets, Einsprachen usw. abhängig.

Für die Umsetzung des Projekts Umfahrung Allschwil sind Kosten in der Grössenordnung von ca. CHF 430 Mio. zu erwarten. Da noch kein

konkretes Projekt vorliegt, ist diese Abschätzung mit erheblichen Unsicherheiten behaftet (ca. +/- 50%). Im Rahmen der Planungs- und Projektierungsarbeiten wird die Kostenschätzung schrittweise zu konkretisieren sein. Gelder für die ersten Planungsschritte werden mit der zurzeit im Beschlussverfahren befindlichen Landratsvorlage zur Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwil (ELBA) beantragt. Die Kredite für die weiteren Phasen inklusive Realisierung sind zu einem späteren Zeitpunkt beim Landrat zu beantragen.



Beurteilung der Initiative

Die von der Initiative geforderte Umfahrung fügt sich gut in einen grösseren Kontext von Verkehrs-, Siedlungs- und Landschaftsplanung ein. Diese Fragestellung ist in den letzten Jahren im Rahmen der Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwil (ELBA) umfassend untersucht worden. Die Umfahrung Allschwil stellt einen Teilabschnitt der stadtnahen Strassentangente dar, welche eine Schlüsselmassnahme der ELBA-Variante "Ausbau" ist. In Richtung Osten würde sie in Basel-Stadt an die A2 via die Umfahrung Gundeldingen ("Gundeli-Tunnel") oder, falls diese nicht gebaut würde, im Raum Münchenstein an die A18 an-

gebunden.

Diese hochwertige Erschliessung leistet einen wichtigen Beitrag zur Wirtschaftsoffensive des Kantons. Sie steht im Einklang mit den kantonalen Strategien, dem Agglomerationsprogramm Basel und weiteren Planungsinstrumenten. Die Erreichbarkeit der gewerblichen und privaten Liegenschaften in Allschwil mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) wird durch die Verlagerung wesentlicher Verkehrsanteile auf die Umfahrung gesteigert. Angesichts der bereits erkennbaren Stau-Situation und des erwarteten Wachstums besteht für den Raum Allschwil Handlungsbedarf.

Die Umfahrung ist geeignet, den gesamten Raum vom Dorfkern Allschwil über das Bachgraben-Gebiet bis zum Bereich Nordtangente in Basel-Stadt erheblich zu entlasten. Die Anwohnerinnen und Anwohner profitieren von einer deutlichen Minderung der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen. Zugleich ergeben sich positive Wirkungen für die übrigen Verkehrsteilnehmenden wie Busse, Velofahrende und zu Fuss Gehende. Wie die Potentiale auf den entlasteten Strassen genutzt werden können, wird in entsprechenden Parallelprojekten gemeinsam mit dem Strassenprojekt konkretisiert und definiert. Der Kanton wird bei Annahme der Initiative die Umfahrung Allschwil für die nächste Generation des Agglomerationsprogramms anmelden.

Der Regierungsrat unterstützt die Initiative als Baustein der stadtnahen Strassentangente.

Die Beratung im Landrat

Die Befürworterinnen und Befürworter der Initiative betonten in der Landratsdebatte die hohe Bedeutung einer Verkehrsentslastung in Allschwil - sowohl für die Bevölkerung als auch für die Unternehmen. Die erfreuliche wirtschaftliche Entwicklung sei zu unterstützen, indem die Erreichbarkeit der Unternehmen für Kunden und Mitarbeitende mit einem Anschluss an die Autobahn gestärkt werde. Die Bevölkerung habe mit den in kurzer Zeit gesammelten Unterschriften ein klares Bedürfnis nach Entlastung zum Ausdruck gebracht. Des Weiteren habe die Strasse eine Entflechtungswirkung zwischen MIV und ÖV, die auch den Bussen ein staufreies Durchkommen ermögliche.

Demgegenüber lehnten die Gegnerinnen und Gegner der Initiative insbesondere den Abschnitt "Tunnel Allschwil" ab. Es sei für die

Erschliessung des Raums ein verstärktes Augenmerk auf den ÖV zu legen. Sie kritisierten die aus ihrer Sicht hohen und nur grob abschätzbaren Kosten der Umfahrung, deren Finanzierung nicht gesichert sei. Auch sei nicht geklärt, wohin der Verkehr ab dem Ende der neuen Umfahrung abfliessen solle. Darüber hinaus waren sie der Auffassung, dass die Reihenfolge der Entscheide falsch ist - es sei zunächst über die Varianten der Planung ELBA zu entscheiden, bevor über die Initiative abgestimmt werden solle.

Der Landrat hat anlässlich seiner Sitzung vom 2. Oktober 2014 der Gesetzesinitiative "Für eine Umfahrungsstrasse Allschwil" mit 47:35 Stimmen bei 2 Enthaltungen zugestimmt.

Empfehlung

Der Regierungsrat und der Landrat (mit 47 Ja-Stimmen gegen 35 Nein-Stimmen bei 2 Enthaltungen) empfehlen Ihnen, sehr geehrte Stimmbürgerin, sehr geehrter Stimmbürger, der formulierten Gesetzesinitiative "Für eine Umfahrungsstrasse Allschwil" zuzustimmen.

Liestal, 13. Januar 2015

Im Namen des Regierungsrates
der Präsident: Reber
der Landschreiber: Vetter

Abstimmungsverhalten Landrat: www.bl.ch/2015-03-abstimmung4

■ **Stellungnahme des Initiativkomitees zur formulierten Gesetzesinitiative "Für eine Umfahrungsstrasse Allschwil"**

Am 22. Mai 2009 wurde das Zustandekommen der Initiative mit 2278 gültigen Unterschriften publiziert und die Initiative als gültig erklärt.

Ziel der Initiative ist, dass der Kanton zur Entlastung von über grossem Strassenverkehr die Umfahrung der Gemeinde Allschwil mit besonderer Dringlichkeit plant, projiziert und baut. Dabei sind die Planung und Projektierung unter Berücksichtigung der raumplanerischen Anforderungen der Agglomeration Basel so zu treffen, dass die errichtete Strasse als Teil des kantonalen oder nationalen Strassennetzes (Hochleistungsstrasse, Hauptverkehrsstrasse) betrieben werden kann. Der Anschluss an die Nationalstrasse A3 (Nordtangente Basel) ist dabei sicherzustellen.

Um die laufende Entwicklungsplanung „Leimental-Birseck-Allschwil (ELBA)“ im Raum Allschwil nicht zu behindern, insbesondere bei den Planungen für den motorisierten Individualverkehr (MIV), stimmte das Initiativkomitee „Für eine Umfahrungsstrasse Allschwil“ zweimal einer Verlängerung der Behandlungsfrist der Initiative zu. Die Planung ELBA liegt nun vor.

Das Initiativkomitee ist absolut überzeugt, dass für die wirtschaftliche Entwicklung der grössten Baselbieter Gemeinde Allschwil und die vom Regierungsrat initiierte Wirtschaftsoffensive des Kantons eine optimale Verkehrsinfrastruktur unabdingbar ist. Die Herausforderung in der Bewältigung der heutigen und künftigen Verkehrsströme in Allschwil besteht nicht wie im letzten Jahrhundert in der Verbindung des alten Dorfkerns mit der Stadt Basel, sondern in der Abwicklung des Durchgangsverkehrs vom Elsass nach Basel und ins Leimental. Die Durchgangssachse vom Elsass ins Leimental führt seit Jahrzehnten durch den historischen Dorfkern von Allschwil. Durch das hohe Verkehrsaufkommen ist die Attraktivität des Dorfkerns und somit seine Entwicklung stark in Frage gestellt. Die Gemeinde Allschwil und insbesondere das „Gewerbegebiet Bachgraben“ sind unzureichend an das Nationalstrassennetz angebunden, so dass sich der gesamte Verkehr zu den schweizerischen Nationalstrassen mit Quelle und Ziel Allschwil durch die Stadt Basel drängen muss.

Die Planung von ELBA zeigt, dass mit einer stadtnahen Tangente und

dem Zubringer Allschwil die West (A3 Nordtangente) - Ost (A2 Hagnau) Verbindung sichergestellt werden kann.

Auf elsässischer Seite ist die Planung der Umfahrungsstrasse „Route des carrières“, welche die Gemeinden Hésingue und Hegeheim entlasten, schon weit fortgeschritten. Idealerweise ist diese Strasse an die Umfahrungsstrasse Allschwil anzubinden. Mit der raschen Realisierung des Zubringers Allschwil, dem Anschluss an die Nationalstrasse A3 (Nordtangente Basel) und mit einer stadtnahen Tangente ist die „Umfahrungsstrasse Allschwil“ zügig umsetzbar.

Allschwil ist ein Wirtschaftsstandort nicht nur von kantonaler, sondern auch von überregionaler Bedeutung und ist somit ein wichtiger Player im Kanton. Das „Gewerbegebiet Bachgraben“ weist heute schon rund 3500 Arbeitsplätze aus. Mit der Eröffnung des nationalen Innovationsparkes und der Umsetzung des Masterplan BaselLink ist in den nächsten Jahren mit einem zusätzlichen Angebot von gegen 8000 Arbeitsplätzen zu rechnen. Hierzu braucht es auch diese infrastrukturelle Massnahme, damit die Ansiedlung von weiteren international tätigen Unternehmungen erfolgreich gefördert werden kann.

Gemäss dem Kantonalen Richtplan (KRIP) ist das „Gewerbegebiet Bachgraben“ ein Arbeitsplatzstandort von kantonaler Bedeutung. Im Objektblatt S 3.1 zum KRIP ist folgendes festgehalten:

Arbeitsplatzgebiete (Industrie- und Gewerbezon) mit hoher Standortgunst, grossem Entwicklungspotential und hervorragender Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz (Strasse und/oder Schiene) sind langfristig zu erhalten. Die Nutzung und Erschliessung in Gebieten mit vielen Arbeitsplätzen ist optimal auf die Kapazitäten des regionalen und überregionalen Strassennetzes und öffentlichen Verkehr sowie auf den Umweltschutz abzustimmen. Wo nötig, ist die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr zu verbessern. (KORE)

Mit einer Umfahrungsstrasse Allschwil können unseres Erachtens die Wirtschaftsräume des Kantons (z.B. Birstal, Rheintal) effizient verknüpft werden, was auch dem Denken in regionalen Räumen entspricht.

Das überparteiliche Initiativkomitee empfiehlt Ihnen der formulierten Gesetzesinitiative „Für eine Umfahrungsstrasse Allschwil“ zu zustimmen. Im Namen des Initiativkomitees „Für eine Umfahrungsstrasse Allschwil“ Hanspeter Frey, e. Landratspräsident, Allschwil

■ **Formulierte Gesetzesinitiative “Für eine Umfahrungsstrasse Allschwil”**

Die unterzeichnenden, im Kanton Basel-Landschaft stimmberechtigten Personen stellen, gestützt auf § 28 Absätze 1 und 2 der Kantonsverfassung, das formulierte Begehren:

Das Strassengesetz vom 24. März 1986 wird wie folgt geändert:

§ 43c Umfahrungsstrasse Allschwil

¹ Zur Entlastung von über grossem Strassenverkehr plant, projektiert und baut der Kanton die Umfahrung der Gemeinde Allschwil mit besonderer Dringlichkeit.

² Planung und Projektierung sind unter Berücksichtigung der raumplanerischen Anforderungen der Agglomeration Basel so zu treffen, dass die errichtete Strasse als Teil des kantonalen oder nationalen Strassennetzes (Hochleistungsstrasse, Hauptverkehrsstrasse) betrieben werden kann. Der Anschluss an die Nationalstrasse A3 (Nordtangente Basel) ist sicherzustellen.

³ Bei der Anwendung von Gesetzen, die zusätzlich zum Strassengesetz zu beachten sind, ist die Vorgabe der Realisierung der Umfahrungsstrasse Allschwil zu beachten.

⁴ Der Kanton stellt die Finanzierung der Gesamtkosten durch Investitionskredite sicher. Er kann sich um Bundesbeiträge oder die Kostenübernahme durch den Bund bemühen.

⁵ Planung, Projektierung, Landerwerb und Bauarbeiten sind unverzüglich an die Hand zu nehmen. Sie sind beförderlich voranzutreiben.

⁶ Der Regierungsrat erstattet dem Landrat über die eingeleiteten Schritte und über den Sachstand mindestens halbjährlich Bericht.

■ **Landratsbeschluss betreffend formulierte
Gesetzesinitiative “Für eine Umfahrungsstrasse
Allschwil”**

vom 2. Oktober 2014

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

I.

Der formulierten Gesetzesinitiative «Für eine Umfahrungsstrasse Allschwil» wird zugestimmt.

II.

Den Stimmberechtigten wird empfohlen, der Gesetzesinitiative zuzustimmen.

Liestal, 2. Oktober 2014

Im Namen des Landrats

die Präsidentin: Gaugler

der Landschreiber: Vetter

■ Erläuterungen des Regierungsrates betreffend die Änderung des Gemeindegesetzes zur nichtformulierten Gesetzesinitiative „Vo Schönebuech bis sauber“

Abstimmungsfrage (Stimmzettel 5)

Wollen Sie die die Änderung vom 23. Oktober 2014 des Gemeindegesetzes zur nichtformulierten Gesetzesinitiative „Vo Schönebuech bis sauber“ annehmen?

Weshalb diese Änderung?

Bisher konnten Übertretungen von Gemeindereglementen nur durch Strafverfahren vor dem Gemeinderat oder einem durch diesen gebildeten Ausschuss verfolgt und beurteilt werden. Für viele kleinere Übertretungen ist das ein recht aufwändiges Verfahren. So auch für kleine Verstösse gegen abfallrechtliche Bestimmungen: Rechtfertigt ein weggeworfener Getränkebecher wirklich so ein Strafverfahren? Aus dieser Überlegung heraus entstand die nichtformulierte Gesetzesinitiative "Vo Schönebuech bis sauber". Kleine Übertretungen sollten, wie im Strassenverkehr sehr verbreitet und bewährt, durch an Ort und Stelle ausgestellte Ordnungsbussen geahndet werden. Da die basellandschaftliche Gesetzgebung bisher kein Ordnungsbussenverfahren kennt, muss dafür das Gemeindegesetz angepasst werden.

Ordnungsbussen allein werden das Littering nicht unterbinden können. Littering ist vielschichtig und hat viele Gründe und Erscheinungsformen. Deshalb gibt es eine ganze Anzahl verschiedener Massnahmen wie beispielsweise Prävention und Information sowohl auf Bundes-, Kantons- und Gemeindeebene. Ordnungsbussen sind nur ein Element, aber eine nützliche Ergänzung.

Ordnungsbussen nicht nur für Littering

Ordnungsbussen sind nicht nur für Littering vorgesehen. Die gleichen Gründe - kostengünstiges, rasches Verfahren - gelten auch für andere Übertretungen von Gemeindereglementen. Auch dort muss nicht immer

der Gemeinderat bemüht werden. Deshalb wird die rechtliche Grundlage dafür geschaffen, dass die Gemeinden allgemein kleinere Verstösse gegen Bestimmungen ihrer Gemeindereglemente mittels Ordnungsbussen ahnden können. Voraussetzung ist, dass der Verstoss an Ort und Stelle festgestellt wird und die Ordnungsbusse sofort ausgestellt wird. Das weitere Verfahren läuft wie aus dem Strassenverkehr bekannt: Wird die Ordnungsbusse innert Bedenkfrist bezahlt, ist die Sache erledigt. Wird sie nicht bezahlt, kommt es zum normalen Verfahren vor dem Gemeinderat. Damit können Aufwand und Kosten sowohl für die Gemeinden als auch die Gebüssten deutlich verringert werden. Die Rechtsstaatlichkeit bleibt gewahrt, weil man durch blosse Nichtzahlung ein normales Verfahren auslösen kann einschliesslich der Möglichkeit, das Verfahren vor das Strafgericht zu bringen.

Beratungen im Landrat

Im Kantonsparlament fand die Änderung des Gemeindegesetzes breite Akzeptanz. Auch der Landrat hob wie bereits der Regierungsrat hervor, dass Ordnungsbussen allein kein bedeutender Beitrag zur Bekämpfung von Littering wären, aber im Zusammenspiel mit anderen Massnahmen durchaus wirksam sein können.

Der Landrat stimmte der Gesetzesänderung mit 74 Ja- gegen 4 Nein-Stimmen bei 2 Enthaltungen zu. Damit wurde das 4/5-Mehr zwar erreicht; weil es sich aber um eine unformulierte Gesetzesinitiative handelt, ist eine Volksabstimmung gemäss § 30 Absatz 1 Buchstabe d der Kantonsverfassung obligatorisch.

Empfehlung

Der Regierungsrat sowie der Landrat (mit 74 Ja-Stimmen gegen 4 Nein-Stimmen bei 2 Enthaltungen) empfehlen Ihnen, sehr geehrte Stimmbürgerin, sehr geehrter Stimmbürger, der Änderung des Gemeindegesetzes zuzustimmen.

Liestal, 13. Januar 2015

Im Namen des Regierungsrates
der Präsident: Reber
der Landschreiber: Vetter

Abstimmungsverhalten Landrat: www.bl.ch/2015-03-abstimmung5

Gesetz über die Organisation und die Verwaltung der Gemeinden (Gemeindeggesetz)

Änderung vom 23. Oktober 2014

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:¹

I.

Das Gesetz vom 28. Mai 1970² über die Organisation und die Verwaltung der Gemeinden (Gemeindeggesetz) wird wie folgt geändert:

§ 20 Absätze 2 und 3

² Unentschuldigte Nichtbefolgung der Vorladung und ungebührliches Benehmen an der Sitzung können von der Behörde mit Bussen geahndet werden.

³ Wer einer Vorladung auch nach Belegung mit einer Busse nicht Folge leistet, kann polizeilich vorgeführt werden, sofern dies zur Durchführung von behördlichen Beschlüssen als erforderlich und angemessen erscheint.

§ 46a Absatz 3

³ Für Bussen nach den §§ 20 und 58 dieses Gesetzes sind die Bestimmungen über die Ersatzfreiheitsstrafe und die gemeinnützige Arbeit nicht anwendbar. Die maximale Bussenhöhe beträgt 1'000 Fr.

§ 58 Absatz 3

³ Er bzw. sie sorgt für Ruhe und Ordnung. Zu diesem Zweck kann er bzw. sie Personen, die die Verhandlungen stören, wegweisen und eine Versammlung, in der die Ordnung nicht wiederhergestellt werden kann, als aufgelöst erklären. Fehlbaren kann er bzw. sie eine Busse auferlegen.

¹ In der Volksabstimmung vom § angenommen.

² GS 24.293, SGS 180

§ 70b Strafkompetenz, Ersatzvornahme

¹ Der Gemeinderat oder der Ausschuss gemäss Absatz 2 beurteilt Verstösse gegen die Reglemente der Gemeinde und verhängt die dort angedrohten Bussen.

² Durch Reglement kann vorgesehen werden, dass anstelle des Gemeinderates ein Ausschuss von mindestens zwei Behördemitgliedern zusammen mit einem Protokollführer oder einer Protokollführerin die Einvernahme des oder der Verzeigten durchführt und die Beurteilung vornimmt. Für den Ausschuss gelten die gleichen Verfahrensbestimmungen wie für den Gemeinderat.

³ Der Gemeinderat oder der Ausschuss gemäss Absatz 2 kann in einer separaten Verfügung die Herstellung des rechtmässigen Zustandes auf Kosten der verurteilten Person anordnen.

⁴ Der Gemeinderat oder der Ausschuss gemäss Absatz 2 kann Urteilsgebühren bis 200 Fr. auferlegen.

⁵ Die Bestimmungen des Ordnungsbussenverfahrens bleiben vorbehalten.

§ 81 Absätze 1 und 4

¹ Bevor eine Strafe gemäss § 46a ausgesprochen wird, ist der oder die Verzeigte anzuhören. Diese Bestimmung gilt nicht für Bussen nach den §§ 20 und 58 dieses Gesetzes.

⁴ aufgehoben

§ 81a Absatz 2

² Der Gemeinderat oder der Ausschuss gemäss § 70b Absatz 2 erlässt gegenüber einer Person, die eine strafbare Verletzung eines Gemeindereglements begangen hat, eine provisorische Bussenverfügung.

§ 81c Ordnungsbussenverfahren

¹ Übertretungen von Gemeindereglementen können mit einer Ordnungsbusse geahndet werden, wenn sie samt Bussenbetrag in einem Reglement bezeichnet sind.

² Voraussetzungen und Verfahren richten sich sinngemäss nach dem Ordnungsbussengesetz¹ und der Ordnungsbussenverordnung², soweit dieses Gesetz keine anderslautenden Bestimmungen enthält.

³ Die Gemeinden bezeichnen als Mitarbeitende, die ermächtigt sind, Ordnungsbussen zu erheben:

¹ SR 741.03

² SR 741.031

- a. Inhaberinnen oder Inhaber von hoheitlicher polizeilicher Gewalt, oder
- b. entsprechend ihrem Funktions- oder Fachbereich weitere Funktionsträgerinnen und -träger der Gemeinden, die hoheitliche Befugnisse ausüben, im Rahmen ihres Zuständigkeitsbereichs.

⁴ Die nach Absatz 3 ermächtigten Personen müssen nicht uniformiert sein, haben sich aber gegenüber der fehlbaren Person mit einem amtlichen Ausweis zu legitimieren. Die Gemeinden sorgen für die notwendige Ausbildung.

§ 145 Absatz 3

³ Der Bürgerrat ist befugt, Bussen im Sinne der §§ 20 und 58 auszusprechen.

II.

Keine Fremdänderungen.

III.

Keine Fremdaufhebungen.

IV.

Der Regierungsrat beschliesst das Inkrafttreten dieser Änderung.¹

Liestal,

Im Namen des Landrates

die Präsidentin: Gaugler

der Landschreiber: Vetter

¹ Vom Regierungsrat am § auf den § in Kraft gesetzt.

■ **Landratsbeschluss über die nichtformulierte
Gesetzesinitiative «Vo Schönebuech bis sauber»**

vom 23. Oktober 2014

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der nichtformulierten Gesetzesinitiative «Vo Schönebuech bis sauber» wird zugestimmt.
2. Die Änderung des Gemeindegesetzes wird beschlossen.
3. Ziffer 2 untersteht der obligatorischen Volksabstimmung gemäss § 30 Buchstabe d Kantonsverfassung.
4. Den Stimmberechtigten wird empfohlen, die Änderung des Gemeindegesetzes in der gemäss § 30 Buchstabe d Kantonsverfassung obligatorischen Volksabstimmung anzunehmen.

Liestal, 23. Oktober 2014

Im Namen des Landrats

Der Vizepräsident: Meyer

Der Landschreiber: Vetter

■ Erläuterungen des Regierungsrates betreffend die formulierte Gesetzesinitiative "Strassen teilen – JA zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr (Strasseninitiative Basel-Landschaft)"

Abstimmungsfrage (Stimmzettel 6)

Wollen Sie die die formulierte Gesetzesinitiative vom 26. April 2012 "Strassen teilen – JA zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr (Strasseninitiative Basel-Landschaft)" annehmen?

Ausgangslage

Wichtige Ziele zur Förderung des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs sind bereits im bestehenden Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft verankert:

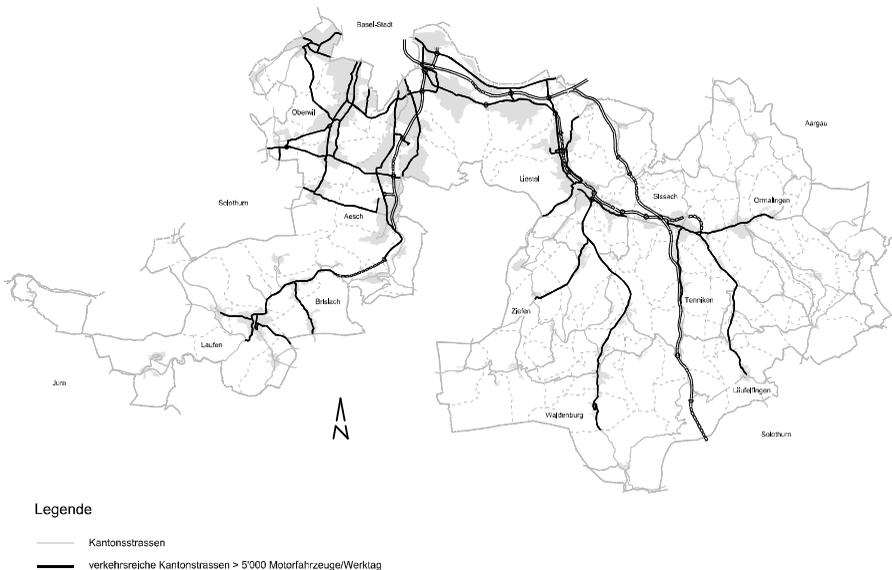
§14 Abs. 3 USG: [Der Kanton und die Gemeinden] sorgen durch bauliche, betriebliche, verkehrslenkende oder -beschränkende Massnahmen dafür, dass Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der nichtmotorisierte und der öffentliche Verkehr gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr bevorzugt und vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt werden.

Gestützt auf die heutige Gesetzgebung erfolgt die Förderung der als umweltfreundlich geltenden Verkehrsmittel nach Möglichkeit im Rahmen der bestehenden kantonalen Ausbau- und Erneuerungsprogramme für das Kantonsstrassen- und Radroutennetz mit einer gezielten Bevorzugung, wo effektiv notwendig und verhältnismässig.

Was will die Initiative?

Die am 20. April 2012 mit 1780 gültigen Unterschriften eingereichte formulierte Gesetzesinitiative "Strassen teilen - JA zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr (Strasseninitiative Basel-Landschaft)" verlangt, dass das kantonale Umweltschutzgesetz mit

einem zusätzlichen Gesetzesartikel mit vorgeschriebenen, konkreten Massnahmen ergänzt wird. Damit sollen auf verkehrsreichen Kantonsstrassen (ohne Hochleistungsstrassen A22 und A18) mit durchschnittlich über 5'000 Fahrten pro Werktag und auf kantonalen Radrouten, Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der nichtmotorisierte und der öffentliche Verkehr gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr bevorzugt und vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt werden.



Als Massnahmen sollen Flächen für den Fussverkehr sowie für den leichten Zweiradverkehr mittels durchgehenden Radstreifen oder Radwege in beide Fahrtrichtungen gemäss den Normen des schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) angeboten werden. Eine Verbreiterung des Strassenquerschnitts ist dabei nur in Ausnahmefällen möglich. Auf diese Massnahmen kann verzichtet werden, wenn innerorts die Geschwindigkeit 30km/h signalisiert oder mit

baulichen Massnahmen eine Temporeduktion gewährleistet wird. Auf den Tramachsen und auf wichtigen Busachsen sollen Tram und Bus an den Lichtsignal- und Pfortneranlagen verstärkt und konsequent bevorzugt werden. Gegebenenfalls sind für die Bevorzugung weitere Massnahmen zu ergreifen.

Mit den vorgenannten und nötigenfalls weiteren Massnahmen soll der Kanton auf den Kantonsstrassen einen sicheren und hindernisfreien, gegenüber dem Motorfahrzeugverkehr bevorzugten sowie unter sich möglichst konfliktfreien Tram-, Bus-, Fuss- und Veloverkehr gewährleisten sowie Ausweichverkehr von Motorfahrzeugen auf Gemeindestrassen verhindern.

Innerorts müssen die Massnahmen bis spätestens 5 Jahre, ausserorts bis spätestens 10 Jahre nach Annahme der Initiative umgesetzt sein. Für betroffene Strassen auf kantonalen Radrouten gilt eine Umsetzungsfrist bis 2020.

Beurteilung der Initiative

Für das Ziel, die umweltfreundlichen Verkehrsmittel wie Fussverkehr, nicht motorisierter und öffentlicher Verkehr zu fördern und zu schützen, bestehen bereits ein Verfassungs- und ein Gesetzesauftrag. Die Forderungen der Gesetzinitiative zur sicheren Ausgestaltung der Anlagen für den Fuss- und Radverkehr sowie zur Förderung des öffentlichen Verkehrs werden im Grundsatz bereits heute eingehalten; die Anforderungen und Bedürfnisse dieser Verkehrsteilnehmer werden bei Erneuerungen und Anpassungen der Kantonsstrassen jeweils geprüft und mit verhältnismässigen Massnahmen umgesetzt. Die bestehenden Regelungen, Richtlinien und Normen ermöglichen eine auf die ortsspezifischen Bedürfnisse abgestimmte, zweck- und verhältnismässige Weiterentwicklung des Kantonsstrassen- und Radroutennetzes für alle Verkehrsteilnehmenden.

Da infolge des "Beinahe-Verbots" einer Verbreiterung des Strassenquerschnitts oft keine Radstreifen wie verlangt angeboten werden können, würde eine Zustimmung zur Gesetzesinitiative beispielsweise bedeuten, dass praktisch in jeder betroffenen Gemeinde auf der Kantonsstrasse abschnittsweise Tempo 30 oder umfangreiche bauliche Massnahmen notwendig werden. Mit Tempo 30 auf den Kantonsstrassen wird deren Kanalisierungsfunktion geschwächt und es ist zu erwarten,

dass der Verkehr vermehrt auf Gemeindestrassen ausweicht. Damit wird die Verkehrssicherheit, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr auf den Gemeindestrassen verschlechtert. Zudem befürchten die Initianten mit Tempo 30 zu Recht eine Verschlechterung der Angebotsqualität im strassengebundenen öffentlichen Verkehr.

Deshalb wird verlangt, dass dem öffentlichen Verkehr aus den Massnahmen zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs keine Nachteile in Bezug auf vermeidbare Behinderungen und Gefährdungen erwachsen darf, ohne dafür aber konkrete Massnahmen zu definieren (ausser der Bevorzugung an Lichtsignalanlagen).

Die Initiative wird vom Regierungsrat unter anderem aus den folgenden Gründen abgelehnt:

- **Die Initiative ist zu einseitig:** Sie berücksichtigt nur die Anliegen des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs, ungeachtet der daraus resultierenden negativen Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr; ein Verkehrsmittel, auf das ein Grossteil der Bevölkerung täglich angewiesen ist.
- **Die Initiative ist zu starr:** Sie engt die Wahlmöglichkeiten der Massnahmen zur Erreichung der Ziele gemäss Umweltschutzgesetz (Förderung umweltfreundliche Verkehrsmittel) unnötig ein (grundsätzlich keine Strassenverbreiterung). Der Fokus liegt einseitig auf einer Umverteilung des Strassenraumes oder alternativ auf Temporeduktionen (Tempo 30) auf den verkehrsreichen Strassen im Kanton; den Hauptachsen des täglichen Pendler- und Gewerbeverkehrs sowie von wichtigen Buslinien.
- **Die Initiative ist unrealistisch und finanziell nicht tragbar:** Die verlangte Umsetzungsfrist innerorts von 5 Jahren ist unrealistisch; die finanziellen Mittel für ein solches "Sonder-Umbauprogramm" sind schlicht nicht vorhanden.

Auf einen Gegenvorschlag wird verzichtet, weil mit der bestehenden Gesetzesgrundlage die Förderung des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs bereits angeordnet wird. Massnahmen zu dieser Förderung sollen wie bisher kosteneffizient über die bestehenden kantonalen Ausbau- und Erneuerungsprogramme für das Kantonsstrassen- und das Radroutennetz erfolgen.

Die vorliegende Gesetzesinitiative bringt gemäss Ansicht des Regierungsrats für die Verkehrsplanung unter Beachtung aller Aspekte und

Anspruchsgruppen und aus finanzieller Sicht grosse Nachteile mit sich und wird deshalb abgelehnt.

Die Beratung im Landrat

Im Landrat standen die gleichen Argumente zur Debatte, wie sie von Regierung und vorberatender Kommission dargelegt wurden.

Die Mehrheit der Befürworterinnen und Befürworter der Initiative führte aus, dass mit der Initiative die Voraussetzung geschaffen würde, Autofahrer zum Umsteigen auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu bewegen, weil die Strassen zu Gunsten des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs umgestaltet werden.

Demgegenüber beurteilen die Gegnerinnen und Gegner die Initiative als ideologisch und nicht umsetzbar. Nur die Anliegen des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs würden berücksichtigt, ungeachtet der negativen Auswirkungen auf den Autoverkehr. Eine Abwägung der einzelnen Anforderungen und Interessen aufgrund der jeweiligen örtlichen Verhältnisse - und somit sichere, zweck- und verhältnismässige Lösungen für alle Verkehrsmittel und Verkehrsteilnehmende - würde verunmöglicht.

Der Landrat hat anlässlich seiner Sitzung vom 27. November 2014 die formulierte Gesetzesinitiative "Strasse teilen - JA zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr (Strasseninitiative Basel-Landschaft)" mit 47:23 Stimmen bei 11 Enthaltungen abgelehnt.

Empfehlung

Der Regierungsrat sowie der Landrat (mit 47 Ja-Stimmen gegen 23 Nein-Stimmen bei 11 Enthaltungen) empfehlen Ihnen, sehr geehrte Stimmbürgerin, sehr geehrter Stimmbürger, die formulierte Gesetzesinitiative vom 26. April 2012 "Strassen teilen – JA zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr (Strasseninitiative Basel-Landschaft)" abzulehnen.

Liestal, 13. Januar 2015

Im Namen des Regierungsrates
der Präsident: Reber
der Landschreiber: Vetter

Abstimmungsverhalten Landrat: www.bl.ch/2015-03-abstimmung6

■ **Stellungnahme des Initiativkomitees zur formulierten Gesetzesinitiative "Strassen teilen - JA zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr" (Strasseninitiative Basel-Landschaft)**

Liebe Stimmbürgerin, lieber Stimmbürger

Sichere Strassen, wer will das nicht? Das wollen wir alle, wenn wir selber aus dem Haus gehen oder unsere Kinder auf den Weg schicken. Auf sichere Strassen sind ganz besonders die Verletzlichsten im Verkehr angewiesen: Menschen zu Fuss und auf dem Velo.

Die kantonale Volksinitiative "Strassen teilen - JA zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr" (kurz: Strassen-Initiative) will Fussgänger/innen und Velofahrende besser schützen und zugleich die Fahrgäste in Bus und Tram zügiger voranbringen.

Um welche Strassen geht es?

Die Strassen-Initiative betrifft die verkehrsreichen Kantonsstrassen (ohne Autobahnen und Autostrassen), auf denen über 5000 Motorfahrzeuge pro Werktag unterwegs sind sowie die kantonalen Radrouten.

Die Initiative will keine breiteren Strassen, sondern den vorhandenen Strassenraum so einrichten, dass Fussgänger/innen und Velos sicher unterwegs sind und die Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs staufrei vorankommen. Dies mit einfachen und günstigen Massnahmen.

Die Initiative verlangt:

- ✓ Durchgängige Trottoirs und sichere Strassenquerungen für Fussgänger/innen
- ✓ Innerorts durchgängige Radstreifen oder Radwege; wo der Platz dafür fehlt (oder nicht hergegeben werden soll), kann an Stelle von Velospuren Tempo 30 signalisiert werden
- ✓ Ausserorts durchgängige Radwege (ausnahmsweise Radstreifen)
- ✓ Konsequente Vorfahrt für die Fahrgäste von Tram und Bus

Warum Fussgänger/innen und Velofahrende besser schützen?

Fussgänger/innen und Velofahrende sind im heutigen Verkehr oft Gefahren ausgesetzt. Das macht zu Fuss gehen und Velo fahren für viele unattraktiv und schreckt ab. Dabei haben gerade diese Verkehrsformen das Potenzial, die verstopften Strassen zu entlasten: Jede zweite Autofahrt ist kürzer als 5 km und jede achte kürzer als 1 km. Diese Strecken können von den meisten in 15 Velo- bzw. Fussminuten zurückgelegt werden. Viele würden das auch tun, wenn die Strassen dafür sicher und attraktiv genug wären. Doch das sind sie an vielen Stellen und seit Jahren nicht. Die Strassen-Initiative schafft die Voraussetzungen dafür, dass wieder mehr Menschen zu Fuss gehen und sich auf den Velosattel schwingen: zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen, zur Begleitung ihrer Kinder, in der Freizeit.

Warum Tram- und Busfahrgäste zügiger voranbringen?

Jeder Fahrgast, der mit Bus und Tram statt mit dem Auto unterwegs ist, lässt Platz auf der Strasse für Handwerker, Gewerbe und alle andern, die aufs Auto angewiesen sind. Deshalb dürfen die Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs nicht selber im Stau stecken bleiben. Zur Belohnung und als Anreiz sollen sie reibungslos vorankommen: mit konsequent grüner Welle an den Lichtsignalanlagen und wo nötig mit separaten Busspuren.

✓ Die Initiative schützt Menschen

Unsere Hauptverkehrsstrassen sind keine Autobahnen. In vielen Dörfern sind sie die Lebensader, hier befinden sich Läden, Restaurants, die Post, Amtsstellen und wichtige Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Die Kinder überqueren sie auf ihrem Schulweg oder auf dem Weg zu Sport und Freunden. Umso wichtiger ist es, dass hier auch Fussgänger/innen und Velofahrende sicher unterwegs sind.

Wo innerorts der Platz für separate Velospuren fehlt, soll Tempo 30 für mehr Velosicherheit sorgen. Tempo 30 schützt auch alle, die zu Fuss gehen: Wer langsam Auto fährt, sieht Fussgänger/innen rechtzeitig und kann reagieren. Bei Tempo 30 sind Unfälle nachweislich seltener als mit Tempo 50 und die Folgen sind weit weniger schlimm. Tempo 30 schützt ausserdem die Ohren, denn weniger Tempo macht die Strassen leiser.

✓ **Kantonsstrassen bleiben Hauptverkehrsachsen**

Wenn an Stelle von Radstreifen Tempo 30 signalisiert wird, so bleiben die Kantonsstrassen doch die Hauptverkehrsachsen im Dorf. Anders als in Tempo 30-Zonen sind sie auch bei reduziertem Tempo vortrittsberechtigt und bewahren so ihre bisherige Funktion: Sie bündeln den Durchgangsverkehr und halten ihn aus den Quartieren fern. Bei Tempo 30 kommt der Verkehr gleichmässiger voran als im stockenden Stop-and-go bei Tempo 50. Der Zeitverlust ist deshalb minimal, der Sicherheitsgewinn auf der Ortsdurchfahrt aber enorm.

✓ **Die Initiative vermeidet Konflikte**

Die Initiative gibt den Velos einen sicheren Platz auf der Strasse. Bei Tempo 50 sind das Radwege oder innerorts zumindest Radstreifen. So weichen Velos nicht aufs Trottoir aus, das alleine den Fussgänger/innen zusteht. Bei Tempo 30 braucht es keine separaten Velospuren. Die reduzierte Geschwindigkeit macht ein rücksichtsvolles Miteinander von Autos und Velos möglich.

✓ **Die Initiative hilft gegen den Verkehrskollaps**

Jeder Fussgänger, jede Velofahrerin, jeder Fahrgast im öffentlichen Verkehr ist ein Auto weniger im Stau und auf der Suche nach einem Parkplatz. Das macht den Verkehr wieder flüssiger, entspannter und pünktlicher.

✓ **Die Initiative spart Geld**

Die Förderung von Fuss- und Veloverkehr sind kostengünstig: Radstreifen brauchen Pinsel und Farbe, Temporeduktionen auf Hauptverkehrsstrassen lassen sich mit wenig Aufwand signalisieren. Selbst Radwege kosten einen Bruchteil von neuen Strassen. Die Lichtsignalanlagen können einfach zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs eingestellt werden.

Diese Investitionen zahlen sich fürs Baselbiet aus, denn entlastete Strassen brauchen keinen millionenteuren Ausbau. Fussgänger/innen und Velofahrende schonen die Infrastruktur. Sie vermeiden Lärm und Luftschadstoffe, sind CO₂-frei und bleiben fit. Das spart enorme Gesundheits-, Umwelt- und Klimakosten.

✓ **Die Initiative nimmt den Kanton in die Pflicht**

Das Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft anerkennt den hohen Nutzen der umweltfreundlichen Verkehrsformen. Seit 1992 ist das Gesetz in Kraft und verpflichtet Kanton und Gemeinden dafür zu sorgen, "dass Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der nichtmotorisierte und der öffentliche Verkehr gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr bevorzugt und vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt werden" (§14 USG BL).

Da es nach bald 25 Jahren noch nicht so weit ist, braucht es die Strassen-Initiative und ein klares Zeichen an den Kanton, die verletzlischen Verkehrsteilnehmer/innen auf seinen Strassen besser zu schützen und den öffentlichen Verkehr zügiger voran zu bringen.

Wir empfehlen Ihnen ein sicheres **JA zur Strassen-Initiative Basel-Landschaft.**

9. Januar 2014

Abstimmungskomitee

"JA zur Strassen-Initiative Basel-Landschaft"

D'Mensche schütze?



am 8. März 2015

JA zur Strassen-Initiative Basel-Landschaft

■ **Formulierte Gesetzesinitiative "Strassen teilen - JA zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr (Strasseninitiative Basel-Landschaft)"**

Die unterzeichnenden, im Kanton Basel-Landschaft stimmberechtigten Personen stellen, gestützt auf § 28 Absätze 1 und 2 der Kantonsverfassung, das folgende formulierte Begehren:

Das Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft vom 27.02.1991 wird mit § 14a ergänzt:

§ 14a Massnahmen

¹ Zur Umsetzung des in §14, insbesondere Abs. 3 zu gewährleistenden Schutzes vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen, ergreift der Kanton auf verkehrsreichen Kantonsstrassen (mit durchschnittlich über 5000 Fahrten pro Werktag) mit begleitendem und/oder querendem Fuss- und Veloverkehr sowie auf kantonalen Radrouten folgende Massnahmen:

- a. Die Flächen für den Fussverkehr entlang oder quer zu verkehrsreichen Kantonsstrassen innerorts sind nach den aktuellen VSS-Normen auszubilden oder anzupassen.
- b. Es werden durchgehende Verkehrsanlagen für den leichten Zweiradverkehr gemäss VSS-Normen in beide Fahrtrichtungen angeboten. Zu bevorzugen sind Radwege aller Art. Radstreifen sind innerorts generell, ausserorts nur in Ausnahmefällen ausreichend.
- c. Der Strassenquerschnitt darf auf Grund der Massnahmen lit. a und b nur in Ausnahmefällen verbreitert werden. Enge Ortsdurchfahrten dürfen nicht verbreitert werden, hier gilt Abs. 3 lit. a bzw. b. Heutige, den FussgängerInnen vorbehaltene Trottoirs dürfen nicht verschmälert werden. Die Mitnutzung durch den Radverkehr ist nur in Ausnahmefällen und unter Berücksichtigung der VSS-Normen und von Abs. 2 zulässig.
- d. Auf den Tramachsen und auf wichtigen Busachsen werden Tram

und Bus an den Lichtsignal- und Pfortneranlagen verstärkt und konsequent bevorzugt. Gegebenenfalls sind für die Bevorzugung weitere bauliche, betriebliche, verkehrslenkende und -beschränkende Massnahmen zu ergreifen.

² Durch die Massnahmen gemäss Abs. 1 und nötigenfalls durch weitere bauliche, betriebliche, verkehrslenkende und -beschränkende Massnahmen

- a. gewährleistet der Kanton auf seinen Kantonsstrassen einen sicheren und hindernisfreien, gegenüber dem Motorfahrzeugverkehr bevorzugten sowie unter sich möglichst konfliktfreien Tram-, Bus-, Fuss- und Veloverkehr;
- b. verhindert der Kanton Ausweichverkehr von Motorfahrzeugen auf Gemeindestrassen.

³ Die Pflicht gemäss Abs. 1 lit. b entfällt,

- a. sofern innerorts die betroffenen Strassen als Strecken oder in Zonen mit maximal Tempo 30, entsprechend den bundesrechtlichen Vorgaben, signalisiert werden
- b. sofern auf engen Ortsdurchfahrten, falls das Bundesrecht eine Signalisation von maximal Tempo 30 nicht erlaubt, mit baulichen Massnahmen eine Temporeduktion gewährleistet wird
- c. sofern ausserorts der Veloverkehr unabhängig der verkehrsreichen Kantonsstrassen direkt, sicher und umwegfrei auf bestehenden Verkehrsanlagen geführt wird.

⁴ Zur Umsetzung von §14, insbesondere Abs. 3 ist mit geeigneten Massnahmen, insbesondere jenen gemäss §14a Abs. 1 lit. d dafür zu sorgen, dass dem öffentlichen Verkehr weder aus §14a Abs. 1 lit. a bis c noch Abs. 3 Nachteile in Bezug auf vermeidbare Behinderungen und Gefährdungen erwachsen.

⁵ Bis spätestens 5 Jahre nach Annahme der Initiative müssen die betroffenen Strassen innerorts die Massnahmen gemäss Abs. 1 bis 4 aufweisen. Bis spätestens 10 Jahre nach Annahme der Initiative müssen die betroffenen Strassen ausserorts die Massnahmen gemäss Abs. 1 bis 4 aufweisen. Für betroffene Strassen auf kantonalen Radrouten gilt eine Umsetzungsfrist bis 2020 gemäss kantonalem Richtplan Basel-Landschaft.

■ **Landratsbeschluss über die formulierte Gesetzesinitiative «Strassen teilen - Ja zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr (Strasseninitiative Basel-Landschaft)»**

vom 27. November 2014

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

I.

Die formulierte Gesetzesinitiative «Strassen teilen - Ja zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr (Strasseninitiative Basel-Landschaft)» wird abgelehnt.

II.

Im Rahmen der Volksabstimmung wird den Stimmberechtigten empfohlen, die formulierte Gesetzesinitiative «Strassen teilen - Ja zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr (Strasseninitiative Basel-Landschaft)» abzulehnen.

Liestal, 27. November 2014

Im Namen des Landrats

die Präsidentin: Stohler

der Landrat: Vetter