

Abstimmungsvorlagen

18. Mai 2003

- 10 **Formulierte Gesetzesinitiative "für die unverzügliche Realisierung der 3. Tunnelröhre am Belchen (Belchentunnel - Initiative)"**
- 11 **Formulierte Gesetzesinitiative "für eine optimale Verkehrsstau-Bewältigung (Anti-Stau-Initiative)"**

○ Inhaltsverzeichnis

Kurz und bündig

An die Stimmberechtigten

- 10 **Formulierte Gesetzesinitiative "für die unverzügliche Realisierung der 3. Tunnelröhre am Belchen (Belchentunnel - Initiative)"**
 - Erläuterungen des Regierungsrates
 - Stellungnahme des Initiativkomitees
 - Initiativtext
 - Landratsbeschluss
- 11 **Formulierte Gesetzesinitiative "für eine optimale Verkehrsstau-Bewältigung (Anti-Stau-Initiative)"**
 - Erläuterungen des Regierungsrates
 - Stellungnahme des Initiativkomitees
 - Initiativtext
 - Landratsbeschluss

○ Kurz und bündig

"Belchentunnel - Initiative"

Mit der "Belchentunnelinitiative" wird vom Regierungsrat und den kantonalen Behörden verlangt, sofort alle erforderlichen Schritte einzuleiten, um durch den Belchen eine dritte Tunnelröhre bauen zu können.

Bereits seit 1997 sind die kantonalen Behörden und der Regierungsrat mit dem Projekt einer dritten Tunnelröhre durch den Belchen befasst. Ein dritter Tunnel durch den Belchen wird nach heutigen Erkenntnissen ca. im Jahr 2015 erforderlich sein, wenn die mehrjährigen Sanierungsarbeiten an den bestehenden Tunnelröhren vorgenommen werden müssen. Heute liegt ein Generelles Projekt vor, das zum Gegenstand einen dritten Tunnel durch den Belchen hat. Der Entscheid, ob dieses Projekt letztlich auch realisiert werden kann, liegt beim Bund.

Der Regierungsrat und der Landrat empfehlen die Initiative zur Annahme, weil dadurch eine breite Zustimmung zu den kantonalen Bestrebungen gegenüber den Bundesbehörden manifestiert werden kann.

"Anti-Stau-Initiative"

Die Initianten wollen die kantonalen Behörden zur Umsetzung von geeigneten Massnahmen verpflichten, um Verkehrsstaus zu verhindern bzw. abzubauen. Verschiedene Forderungen der Gesetzesinitiative sind bereits heute teilweise oder ganz erfüllt.

Im Zentrum der noch nicht erfüllten Punkte der Gesetzesinitiative steht die Schaffung einer "Stau-Fachstelle". Diese soll die Stausituation auf unserem Strassennetz analysieren und Vorschläge für Massnahmen zur Verhinderung und Eindämmung von Verkehrsstaus ausarbeiten. Mit den bereits realisierten und den geplanten Massnahmen ist der Kanton in der Lage, zur Entschärfung des Stauproblems beizutragen.

Parlament und Regierungsrat empfehlen die Initiative zur Annahme. Die Zielsetzung der Gesetzesinitiative weist in die richtige Richtung. Die Forderungen sind sinnvoll und realisierbar.

○ An die Stimmberechtigten

Sehr geehrte Damen und Herren

Die zwei formulierten Gesetzesinitiativen "für die unverzügliche Realisierung der 3. Tunnelröhre am Belchen (Belchentunnel - Initiative)" (Abstimmung Nr. 10) und "für eine optimale Verkehrsstau-Bewältigung (Anti-Stau-Initiative)" (Abstimmung Nr. 11) müssen den Stimmberechtigten gemäss § 29 Absatz 2 der Kantonsverfassung in Form und Inhalt unverändert zur Abstimmung vorgelegt werden.

Der Regierungsrat hat zu beiden Abstimmungen Erläuterungen beschlossen.

Gemäss § 19 Absatz 1 des Gesetzes über die politischen Rechte ist bei Initiativen den Komitees Gelegenheit zu geben, ihre Standpunkte in angemessenem Umfang und auf eigene Verantwortung selbst darzustellen. Von dieser Möglichkeit hat das Initiativkomitee Gebrauch gemacht.

Die Redaktion und Herausgabe der vorliegenden Broschüre besorgte die Landeskanzlei.

Landeskanzlei Basel-Landschaft

○ **Erläuterungen des Regierungsrates zur formulierten Gesetzesinitiative "für die unverzügliche Realisierung der 3. Tunnelröhre am Belchen (Belchentunnel - Initiative)"**

Abstimmungsfrage (Stimmzettel 10)

Wollen Sie die formulierte Gesetzesinitiative vom 18. März 2002 für die unverzügliche Realisierung der 3. Tunnelröhre am Belchen (Belchentunnel-Initiative) annehmen?

1. Ausgangslage

Am 18. März 2002 wurde die am 22. November 2001 im Amtsblatt publizierte formulierte Gesetzesinitiative für die unverzügliche Realisierung der 3. Tunnelröhre am Belchen ("Belchentunnelinitiative") durch das überparteiliche Komitee für Stauabbau im Baselbiet eingereicht. Die Initiative hat folgenden Wortlaut:

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

Nach H. Schlussbestimmungen

"§ 43a Tunnelbau

¹ Zur langfristigen Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Nord-Süd-Autobahnverbindung (A2) durch den Jura leiten die kantonalen Behörden beim Belchentunnel unter der Federführung des Regierungsrates unverzüglich alle rechtlich und sachlich notwendigen Schritte zur Bewilligung und unverzüglichen Umsetzung folgender Massnahmen ein:

- a) Für die periodisch notwendigen Unterhalts- und Sanierungsarbeiten an den beiden bestehenden Tunnelröhren ist eine vollwertige 3. Tunnelröhre zu bauen.*
- b) Bei allen drei Röhren sind die Einrichtungen für Verkehrssicherheit, Brandschutz und Flucht zur Erreichung eines optimalen Wirkungsgrades laufend dem neuesten technologischen Stand anzupassen.*

² *Der Regierungsrat erstattet der Öffentlichkeit über die eingeleiteten Schritte und über den Sachstand mindestens halbjährlich Bericht.*

II. Diese Änderung tritt am Tage nach der Volksabstimmung in Kraft."

Der Regierungsrat und der Landrat unterstützen die Zielsetzung der Initiative grundsätzlich und empfehlen sie der stimmberechtigten Bevölkerung zur Annahme.

2. Was bisher geschah

Bereits im Januar 1997 wurde durch die Belchenkommission eine Zweckmässigkeitsstudie für die Varianten mit und ohne einen Sanierungstunnel Belchen (STB) in Auftrag gegeben. Im März 1998 lag das Resultat der Studie vor. Danach ist ein STB die volkswirtschaftlich zweckmässigste Lösung.

Mit der Realisierung eines STB werden im Falle der künftig anstehenden, grossen Sanierung der Belchentunnelröhren immer zwei Spuren pro Fahrriichtung zur Verfügung stehen.

Im September 2000 beantragte die Belchenkommission beim Bund die Freigabe für die Erstellung eines Generellen Projektes STB. Am 20. Dezember 2000 gab der Vorsteher des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) grünes Licht für die Ausarbeitung eines integralen Betriebskonzeptes Belchen auf Stufe Generelles Projekt.

Mit Datum vom 12. Juli 2002 konnten die Regierungen der Kantone Solothurn und Basel-Landschaft beim UVEK zuhanden des Bundesrats das Generelle Projekt Sanierungstunnel Belchen zur Genehmigung einreichen. Bereits am 22. August 2002 stimmte das Bundesamt für Strassen (ASTRA) einem beschleunigten Projektierungsprogramm für ein Ausführungsprojekt Sanierungstunnel Belchen zu.

Dieser letzte Schritt ist, soweit bekannt, einmalig in der Geschichte des Nationalstrassenbaus, zumal das Projektierungsprogramm normalerweise erst nach der Genehmigung des Generellen Projekts in Angriff genommen werden kann.

3. Aktuelle Situation am Belchen

Zwischen dem 30. September 2002 und dem 27. Juni 2003 findet die Instandsetzung der zweiten Tunnelröhre am Belchen statt. In dieser Phase wird der Verkehr im Gegenverkehrsregime durch die bereits sanierte Tunnelröhre geleitet. Aus naheliegenden Gründen hat die Belchentunnel-Initiative auf diese Sanierungsetappe keinen Einfluss.

4. Wie sieht die Zukunft aus?

Die erste, gegenwärtig vorgenommene Instandsetzung der Belchentunnelröhren ist so konzipiert, dass eine Sanierung der eigentlichen Bauwerk-substanz nach heutigen Erkenntnissen erst in zirka 15 Jahren erforderlich sein wird. Ein Sanierungstunnel Belchen muss demnach Ende 2014 funktionsfähig sein.

Bei einer geschätzten Bauzeit von fünf bis sechs Jahren für eine neue zweispurige Tunnelröhre bedeutet dies, dass mit dem Bau spätestens im Jahr 2009 begonnen werden muss. Unter Berücksichtigung der öffentlichen Auflage des Projekts, inkl. etwaiger Rechtsmittelverfahren, gehen die kantonalen Behörden davon aus, dass ungefähr in der Mitte des Jahres 2008 alle planungstechnischen, die rechtlichen sowie die Fragen der Finanzierung beantwortet sein werden. Der Baubeginn sollte aus heutiger Sicht ohne Weiteres termingerecht stattfinden können.

5. Zur Belchentunnel-Initiative

Materiell verlangt die Belcheninitiative im Wesentlichen das, was durch die kantonalen Behörden und den Regierungsrat bereits 1997 vorausschauend in Angriff genommen wurde.

Im Bewusstsein, dass ein so komplexes Projekt wie der STB erhebliche Zeit-, Personal- und Finanzressourcen beansprucht, dass eine Totalsanierung der Bausubstanz der bestehenden zwei Belchentunnelröhren in Zukunft unumgänglich sein wird und dass der Belchentunnel ein Nadelöhr in der Nord-Süd Autobahnverbindung durch den Jura darstellt, wurden vom Kanton frühzeitig die Weichen für die Realisierung eines Sanierungstunnels durch den Belchen gestellt.

Entsprechend sind heute die Planungsarbeiten weit fortgeschritten.

Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass auch im besten Fall, d. h., wenn die Planungsphase des Tunnelprojekts ohne wesentliche Beeinträchtigung abgewickelt werden kann, bis zur Realisierung des Sanierungstunnels mehrere Jahre vergehen werden. Ausserdem wird der Entscheid, ob ein Sanierungstunnel durch den Belchen realisiert werden wird, letztlich durch die Bundesbehörden getroffen werden. Insofern weckt der Titel zur Belchentunnel-Initiative *"für die unverzügliche Realisierung der 3. Tunnelröhre am Belchen"* falsche Hoffnungen.

6. Die Haltung des Regierungsrats

Angesichts des geschilderten Sachverhalts und weil im Grunde der mit der Initiative angestrebte Zweck im Prinzip erfüllt ist, stellt sich die Frage, ob die formulierte Gesetzesinitiative überhaupt noch Sinn macht. Der Regierungsrat vertritt die Meinung, dass politische Erwägungen den Schluss zulassen, der Initiative dennoch zuzustimmen, auch wenn dies zu einer nicht zwingend erforderlichen Ergänzung des Strassengesetzes führt.

Mit der Zustimmung zur Initiative kann gegenüber den Bundesbehörden dokumentiert werden, dass das Stimmvolk des Kantons das Vorgehen der kantonalen Behörden unterstützt und einen Sanierungstunnel durch den Belchen wünscht.

7. Die Haltung des Landrats

In einer kontroversen Debatte stimmte der Landrat am 9. Januar 2003 der formulierten Gesetzesinitiative für die unverzügliche Realisierung der 3. Tunnelröhre am Belchen („Belchen-Tunnelinitiative“) zu und empfiehlt sie den Stimmberechtigten zu Annahme.

Im Wesentlichen argumentierten die Gegner der Initiative mit den im Verhältnis zum Nutzen einer dritten Tunnelröhre zu hohen Kosten, die das Projekt verursachen werde. Ausserdem würde eine Kapazitätserhöhung am Belchen das Problem des Verkehrs in die Agglomerationen verlagern, wo bereits heute die grössten Verkehrsprobleme zu verzeichnen seien.

Im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik sei deshalb nicht eine dritte Tunnelröhre am Belchen notwendig, sondern Massnahmen, die eine Erhöhung des Verkehrsvolumens verhindern und den Schwerverkehr verlagern würden.

Die Befürworter der Initiative unterstreichen insbesondere die Probleme, die ein Stau infolge der künftigen umfassenden Belchentunnelsanierungen mit sich bringen werde. Ausser der erhöhten Umweltbelastung durch den Schadstoffausstoss, den ein Stau verursacht, sind auch die wirtschaftlichen Staukosten bzw. die Verluste für Unternehmen infolge von Staus nicht unerheblich. Auch sei den vom Stau betroffenen Gemeinden eine künftige Belastung wegen der umfassenden Tunnelsanierungen ab ca. dem Jahr 2015 nicht zuzumuten. Der Belchentunnel ist ein Nadelöhr im Nord-Südverkehr und angesichts des hohen Verkehrsaufkommens auf dieser Strecke wäre es unverantwortlich, den Verkehr während der umfassenden Sanierungsarbeiten an den bestehenden Tunnelröhren über Jahre im Gegenverkehr durch nur eine Tunnelröhre zu leiten. Schon der Aspekt der Verkehrssicherheit spreche dafür, den Verkehr jederzeit in getrennten Fahrrichtungen durch den Belchen zu führen.

Empfehlungen des Landrates und des Regierungsrates:

JA zur Gesetzesinitiative

Der Landrat (mit 51 gegen 27 Stimmen) und der Regierungsrat empfehlen Ihnen, sehr geehrte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, der formulierten Gesetzesinitiative "für die unverzügliche Realisierung der 3. Tunnelröhre am Belchen (Belchentunnel - Initiative)" zuzustimmen.

Liestal, 25. Februar 2003

Im Namen des Regierungsrates
die Präsidentin: Schneider-Kenel
der Landschreiber: Mundschin

○ Stellungnahme des Initiativkomitees zur formulierten Gesetzesinitiative "für die unverzügliche Realisierung der 3. Tunnelröhre am Belchen (Belchentunnel - Initiative)"

JA zur Gesetzesinitiative für den unverzüglichen Bau der 3. Tunnelröhre am Belchen:

Der Sanierungstunnel am Belchen ist noch lange nicht gebaut

Mitte März 2002 wurde mit über 10'000 Unterschriften die unter Federführung der Wirtschaftskammer Baselland lancierte "**BL-Gesetzesinitiative für die unverzügliche Realisierung der 3. Tunnelröhre am Belchen (Belchentunnel-Initiative)**" eingereicht. Wie der Name sagt, verlangt die Initiative die raschestmögliche Realisierung der 3. Tunnelröhre an einem der heikelsten Autobahn-Nadelöhre der Schweiz. Die Initiative verlangt darüber hinaus die dauernde Modernisierung der Sicherheitseinrichtungen in den drei Belchentunnel-Röhren.

Sowohl die Baselbieter Regierung als auch der Bund haben inzwischen signalisiert, dass dieser Entlastungstunnel notwendig ist. Die Röhre ist jedoch noch lange nicht gebaut. Bei den «Bocksprüngen», die in der schweizerischen Verkehrspolitik immer wieder feststellbar sind, ist diese Initiative jedoch nicht überflüssig – im Gegenteil. Die Baselbieter Bevölkerung muss mit einem klaren JA ihren festen Willen bekunden, dass die 3. Röhre gebaut werden muss – so bald wie möglich!

Enorme Stau-Gefahr

Mit einer Tagesfrequenz von rund 40'000 Fahrzeugen gehört der Belchentunnel auf der Nord-Süd-Achse zu den am meisten frequentierten Autobahntunnels. Es liegt auf der Hand, dass jede Störung des Verkehrsflusses zu enormen Staus führt, die nicht nur den motorisierten Individualverkehr (MotIV) ausbremsen, sondern rasch auch zu Ausweichverkehr

auf den Kantons- und Gemeindestrassen an allen drei Jura-Übergängen (Oberer und Unterer Hauenstein, Passwang) führen. Dies beeinträchtigt die Wohnqualität in den betroffenen Gemeinden stark.

Diese Stau-Folgen, die unter dem Strich hohe direkte und indirekte Kosten verursachen, wurden und werden insbesondere während den beiden rund neunmonatigen Sanierungsphasen am Belchen besonders unangenehm bewusst. Kam bzw. kommt es noch zu einem Unfall in der verbliebenen Tunnelröhre, die während der Sanierung im speziell gefährlichen Gegenverkehr betrieben werden muss, wurde bzw. wird das Stau-Chaos unerträglich.

Acht Jahre Dauerstau in Aussicht

Die schwierige Geologie des Belchen wird immer wieder zu langwierigen Reparaturarbeiten an den beiden bestehenden Röhren führen. Die nächste Sanierung steht bereits ab etwa 2015 an. Sie dauert dann aber nicht nur neun Monate, sondern pro Röhre bis zu vier Jahre! Das heisst konkret ab 2015: Eine achtjährige Dauerstau-Leidenszeit am Belchen – sofern nicht eine dritte Röhre als Ausweichtunnel zur Verfügung steht. Genau dies verlangt die «Belchentunnel-Initiative».

Das hohe Verkehrsaufkommen am Belchen birgt die Gefahr in sich (erst recht bei Gegenverkehr), dass der Tunnel durch einen Grossunfall unverhofft für Monate auf eine Röhre beschränkt oder gar komplett gesperrt werden muss. Die tragischen Tunnelkatastrophen im Gotthard-, Montblanc- und Tauern-Tunnel gebieten also eine pragmatische Vorsorge – mit der dritten Tunnelröhre, die auch im unerwarteten Ereignisfall rasch dafür sorgen kann, dass der Verkehr wieder weitgehend staufrei fliesst. Dieser Sanierungstunnel muss also nicht nur zwingend, sondern vor allem auch unverzüglich gebaut werden.

Bau noch nicht «in Stein gemeisselt»

Die Baselbieter Regierung hat die Initiative zur Annahme empfohlen. Die landrätliche Verkehrskommission hingegen hat Antrag auf Ablehnung

beschlossen, dem allerdings der Landrat keine Folge geleistet hat. Allerdings: Die letzten Entscheide fällen das für den Verkehr zuständige Departement UVEK von Bundesrat Moritz Leuenberger und der Bundesrat. Diese beiden Bundesinstanzen haben sich in den letzten Jahren nicht unbedingt durch eine konstante Verkehrspolitik ausgezeichnet. Obwohl das UVEK auch schon signalisiert hat, dass die 3. Belchenröhre eine gewisse Priorität hat, darf nicht angenommen werden, dass der Bau bereits «in Stein gemeisselt ist». Zu viele Einflussfaktoren könnten den Bau unverhofft auf der langen Bank platzieren oder den Tunnel gar aus Abschied und Traktanden fallen lassen.

Mit einem deutlichen JA zur «Belchentunnel-Initiative» bekräftigt die Baselbieter Stimmbürgerschaft gerade auch gegenüber dem Bundesrat die zwingende Notwendigkeit der 3. Belchenröhre. Und dieses deutliche JA nimmt auch unsere Regierung in die Pflicht, alles daran zu setzen, damit der Sanierungstunnel unverzüglich gebaut wird – und darüber hinaus alle drei Belchenröhren immer dem technisch modernsten Sicherheitsstandard entsprechen.

Überparteiliches Komitee für die unverzügliche Realisierung der 3. Belchenröhre

Der Präsident: Hans Rudolf Gysin, Nationalrat

○ **Formulierte Gesetzesinitiative "für die unverzügliche Realisierung der 3. Tunnelröhre am Belchen (Belchentunnel - Initiative)"**

Die unterzeichneten Stimmberechtigten des Kantons Basel-Landschaft stellen, gestützt auf § 28 Absätze 1 und 2 der Kantonsverfassung, das folgende formulierte Begehren um Änderung des Strassengesetzes vom 24. März 1986:

Strassengesetz (Änderung vom ...)

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

Nach H. Schlussbestimmungen

§ 43a Tunnelbau

¹ Zur langfristigen Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Nord-Süd-Autobahnverbindung (A2) durch den Jura leiten die kantonalen Behörden beim Belchentunnel unter der Federführung des Regierungsrates unverzüglich alle rechtlich und sachlich notwendigen Schritte zur Bewilligung und unverzüglichen Umsetzung folgender Massnahmen ein:

- a) Für die periodisch notwendigen Unterhalts- und Sanierungsarbeiten an den beiden bestehenden Tunnelröhren ist eine vollwertige 3. Tunnelröhre zu bauen.
- b) Bei allen drei Röhren sind die Einrichtungen für Verkehrssicherheit, Brandschutz und Flucht zur Erreichung eines optimalen Wirkungsgrades laufend dem neuesten technologischen Stand anzupassen.

² Der Regierungsrat erstattet der Öffentlichkeit über die eingeleiteten Schritte und über den Sachstand mindestens halbjährlich Bericht.

II. Diese Änderung tritt am Tage nach der Volksabstimmung in Kraft.

○ **Landratsbeschluss zur formulierten Gesetzesinitiative "für die unverzügliche Realisierung der 3. Tunnelröhre am Belchen (Belchentunnel - Initiative)"**

Vom 9. Januar 2003

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der formulierten Gesetzesinitiative für die unverzügliche Realisierung der 3. Tunnelröhre am Belchen ("Belchentunnel - Initiative") mit folgendem Wortlaut wird zugestimmt:

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

Nach H. Schlussbestimmungen

§ 43a Tunnelbau

¹ Zur langfristigen Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Nord-Süd-Autobahnverbindung (A2) durch den Jura leiten die kantonalen Behörden beim Belchentunnel unter der Federführung des Regierungsrates unverzüglich alle rechtlich und sachlich notwendigen Schritte zur Bewilligung und unverzüglichen Umsetzung folgender Massnahmen ein:

- a) Für die periodisch notwendigen Unterhalts- und Sanierungsarbeiten an den beiden bestehenden Tunnelröhren ist eine vollwertige 3. Tunnelröhre zu bauen.

- b) Bei allen drei Röhren sind die Einrichtungen für Verkehrssicherheit,

Brandschutz und Flucht zur Erreichung eines optimalen Wirkungsgrades laufend dem neuesten technologischen Stand anzupassen.

² Der Regierungsrat erstattet der Öffentlichkeit über die eingeleiteten Schritte und über den Sachstand mindestens halbjährlich Bericht.

II. Diese Änderung tritt am Tage nach der Volksabstimmung in Kraft."

2. Den Stimmberechtigten wird empfohlen, die Gesetzesinitiative anzunehmen.

Liestal, 9. Januar 2003

Im Namen des Landrates
die Präsidentin: Jäggi-Baumann
der 2. Landschreiber: Achermann

○ **Erläuterungen des Regierungsrates zur formulierten Gesetzesinitiative "für eine optimale Verkehrsstau-Bewältigung (Anti-Stau-Initiative)"**

Abstimmungsfrage (Stimmzettel 11)

Wollen Sie die formulierte Gesetzesinitiative vom 18. März 2002 für eine optimale Verkehrsstau-Bewältigung (Anti-Stau-Initiative) annehmen?

Ausgangslage

Die am 18. März 2002 eingereichte formulierte Gesetzesinitiative "für eine optimale Verkehrsstau-Bewältigung (Anti-Stau-Initiative)" verlangt eine Änderung des kantonalen Strassengesetzes. Darin sollen die Behörden verpflichtet werden, geeignete Massnahmen zu treffen, um im Interesse der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer Verkehrsstaus zu verhindern und abzubauen. Die Gesetzesinitiative ist mit 10'067 Unterschriften gültig zustande gekommen.

Verschiedene Forderungen bereits erfüllt

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 weiter auf. Die Zielsetzung der Gesetzesinitiative ist auch jene des Regierungsrates. Die Forderungen der Initianten sind sinnvoll und realisierbar.

Folgende Forderungen der Gesetzesinitiative sind bereits heute teilweise oder ganz erfüllt:

- % Umsetzung von Verkehrsleitmassnahmen
- % Erarbeiten von vorsorglichen Massnahmen- und Einsatzplänen

- % Zusammenarbeit der kantonalen und der ausserkantonalen Behörden
- % Bereitstellung und Einsatz von ausreichendem Fachpersonal und technischen Mitteln

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

Schaffung einer "Stau-Fachstelle"

Im Zentrum der noch nicht erfüllten Punkte der Gesetzesinitiative steht die Forderung nach einer "Stau-Fachstelle". Die bestehende Verkehrsanalyse bei der Polizei Basel-Landschaft soll um einen Verkehrsingenieur oder eine Verkehrsingenieurin erweitert werden. Dieser Person wird der Bereich "Stau-Fachstelle" übertragen. Sie hat die folgenden Hauptaufgaben wahrzunehmen:

- % Erfassen und analysieren der Stausituationen auf dem kantonalen Strassennetz
- % Ausarbeitung von Vorschlägen für Strategien/Massnahmen zur Verhinderung bzw. Eindämmung von Verkehrsstaus
- % Beratung der Behörden und Amtsstellen, die von der Stauproblematik betroffen sind
- % Zusammenarbeit und Vernetzung mit anderen involvierten Fachstellen
- % Anlaufstelle für die Öffentlichkeit und für die Verbände in Fragen des Verkehrsstaus

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 Verkehrstechnikers oder einer Verkehrstechnikerin geschaffen werden.

Mehrkosten durch die Gesetzesinitiative

Aus der Umsetzung der Gesetzesinitiative ergeben sich Mehrkosten von rund 370'000 Franken. Diese zusätzlichen Ausgaben können aufgrund der schlechten Finanzlage des Kantons nur durch eine Erhöhung der Verschuldung finanziert werden.

Warnung vor unrealistischen Erwartungen

Vor unrealistischen Erwartungen, zu denen die Zustimmung zur Initiative Anlass geben könnte, ist zu warnen.

Wesentliche für Staus bestimmende Parameter wie Gütertransporte, Freizeit- und Ferienverkehr, Unfallgeschehen etc. können vom Kanton kaum gesteuert werden.

Auf massgebende Entwicklungen, wie zum Beispiel auf die Entwicklung des stetig steigenden Motorfahrzeugbestands, hat der Kanton ebenfalls keinen oder nur sehr beschränkten Einfluss.

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 - dazu gehört auch die Förderung des öffentlichen Verkehr - kann diese Zielsetzung erreicht werden.

Empfehlungen des Landrates und des Regierungsrates:

JA zur Gesetzesinitiative

Der Landrat (mit 47 gegen 27 Stimmen) und der Regierungsrat empfehlen Ihnen, sehr geehrte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, der formulierten Gesetzesinitiative "für eine optimale Verkehrsstau-Bewältigung (Anti-Stau-Initiative)" zuzustimmen.

Liestal, 25. Februar 2003

Im Namen des Regierungsrates
die Präsidentin: Schneider-Kenel
der Landschreiber: Mundschin

○ **Stellungnahme des Initiativkomitees zur formulierten Gesetzesinitiative "für eine optimale Verkehrsstau-Bewältigung (Anti-Stau-Initiative)"**

JA zur Gesetzesinitiative für eine optimale Verkehrsstau-Bewältigung:

Aktive Staubekämpfung nützt uns allen

Zusammen mit der "Belchentunnel-Initiative" wurde Mitte März 2002 die "**BL-Gesetzesinitiative für eine optimale Verkehrsstau-Bewältigung**" eingereicht, für die über 10'000 Unterschriften zusammengekommen sind. Die Initiative, die unter der Federführung der Wirtschaftskammer Baselland lanciert worden war, verlangt, dass im Kanton Baselland sowohl für voraussehbare Stau-Situationen (Ferienzeiten, Messen in Basel, Strassenbaustellen usw.) als auch für nicht voraussehbare Staus (Verkehrsunfälle, Naturereignisse) Szenarien, technische Mittel und eine kantonale Fachstellen geschaffen werden, die massgeblich dazu beitragen, dass Staus nicht entstehen oder aber so rasch wie möglich abgebaut werden können. Verkehrsstaus dürfen im Kanton Baselland nicht mehr als schicksalhaft oder sogar als "gerechte Strafe" für jene hingenommen werden, welche ein Motorfahrzeug anstatt den öv benutzen.

Millionen-Kosten für die Wirtschaft

Der wachsende Nord-Süd-Verkehr verursacht im Baselbiet immer mehr und immer längere Staus – auf der Autobahn und auf den Kantonsstrassen. Die Folgen: Millionen-Kosten für die Wirtschaft und schliesslich für die Konsumenten sowie erhebliche Umweltbelastungen. Staus beeinträchtigen aber auch die Wohnqualität und sind ein hohes Sicherheitsrisiko für alle Verkehrsteilnehmer.

So verursachen Staus zunächst einmal für die darin hängenden Fahrzeuginsassen massive Zeitverluste. Für KMU, die mit ihren Firmenwagen und Angestellten beinahe täglich in Staus stecken bleiben, heisst dies:

zusätzliche enorme Kosten – allein im Kanton Baselland jedes Jahr weit über 100 Millionen Franken, die zu guter Letzt auf die Preise überwältigt werden müssen. Ein wichtiger Aspekt ist dabei auch das Unfall-Risiko, das im Stau spürbar zunimmt – wenn auch weitgehend «nur» mit glimpflich verlaufenden Auffahr-Kollisionen. Solche Unfälle belasten trotzdem die Volkswirtschaft – und verschärfen in der Regel die Stausituation zusätzlich.

Erhebliche Umweltbelastungen

Man könnte bei diesen Folgen zum Schluss kommen: «Das ist halt der Preis für die Benützung des privaten Motorfahrzeugs – selber schuld.» Doch diese Meinung ist kurzsichtig. Verkehrs-Staus haben sehr negative Auswirkungen auf die gesamte Bevölkerung, auch auf jene, die kein Motorfahrzeug benutzen. Denn: Staus verursachen auch erhebliche Umweltbelastungen. Mit jedem Stau erhöht sich der Schadstoff-Ausstoss der Fahrzeugkolonnen unweigerlich ganz massiv – um rund das Vierfache im Vergleich zu einer flüssigen Fahrweise.

Deutliche Beeinträchtigung der Wohnqualität

Oft unerträglich belastet wird die Bevölkerung ausserdem durch den Umweg- und Schleichverkehr, der bei Stausituationen sofort entsteht. Dies spüren derzeit vor allem die Baselbieter Gemeinden in den Talschaften vor den beiden Hauenstein-Übergängen und vor dem Passwang, wenn bei einer gestauten Belchen-Zufahrt ein erheblicher Teil des Verkehrs die drei Juraübergänge auf den Kantonsstrassen benutzt. Nicht anders ergeht es dem Ergolz- und dem Birstal sowie der Rheinebene, wenn aufgrund von Baustellen oder grösseren Unfällen die J18 oder die A2 gestaut sind.

Anti-Stau-Initiative bringt Lösungen

Staus könnten jedoch in den meisten Fällen verhindert oder zumindest vermindert werden: durch bessere Planung und Koordination bei den Bau- und Verkehrsbehörden, durch den Einsatz moderner Verkehrsleit-Systeme, durch Vorbereitung von Ausweich- und Umleit-Szenarien – beispielsweise bei grösseren Unfällen und Naturereignissen – aber zum Beispiel auch durch bessere technische Hilfsmittel, welche die raschere Räumung von Unfall-Stellen erlauben. Diese Aufgaben müssen im Kanton Baselland von einer mit ausgewiesenen Verkehrsfachleuten dotierten neuen «Antistau-Fachstelle» übernommen werden.

Aktive Stau-Prävention nützt uns allen

Aktive Stau-Verhinderung bringt viel: der Wirtschaft weniger Kosten, den Konsumenten vermeidbare Preiserhöhungen, dem Privatverkehr weniger Stress und Unfallgefahren, der Umwelt weniger Schadstoff-Immissionen und der Wohnbevölkerung weniger Verkehrsbelastungen und Sicherheitsrisiko durch Ausweichverkehr in den Siedlungsgebieten.

Mit einem überzeugten JA zur «Anti-Stau-Initiative» trägt jede Stimmbürgerin und jeder Stimmbürger dazu bei, dass Verkehrsstau mit ihren negativen Folgen deutlich vermindert, ja in vielen Fällen auch verhindert werden können.

Überparteiliches Komitee für Stau-Abbau im Baselbiet

Der Präsident: Hans Rudolf Gysin, Nationalrat

○ Formulierte Gesetzesinitiative "für eine optimale Verkehrsstau-Bewältigung (Anti-Stau-Initiative)"

Die unterzeichneten Stimmberechtigten des Kantons Basel-Landschaft stellen, gestützt auf § 28 Absätze 1 und 2 der Kantonsverfassung, das folgende formulierte Begehren um Änderung des Strassengesetzes vom 24. März 1986:

Strassengesetz (Änderung vom ...)

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

§ 43^{bis} Verkehrsstau

¹ Die 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.

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

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

II. Diese Änderung tritt am Tage nach der Volksabstimmung in Kraft.

○ **Landratsbeschluss zur formulierten Gesetzesinitiative "für eine optimale Verkehrsstau-Bewältigung (Anti-Stau-Initiative)"**

Vom 9. Januar 2003

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der formulierten Gesetzes-Initiative "für eine optimale Verkehrsstau-Bewältigung (Anti-Stau-Initiative)" wird zugestimmt.

Die Gesetzesinitiative hat folgenden Wortlaut:

I.

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

§ 43^{bis} Verkehrsstaus

¹ Die 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.

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

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

II.

Diese Änderung tritt am Tage nach der Volksabstimmung in Kraft.

Liestal, 9. Januar 2003

Im Namen des Landrates

die Präsidentin: Jäggi-Baumann

der 2. Landschreiber: Achermann