

Vorlage an den Landrat

Therwil, Umgestaltung Bahnhofstrasse, Ausgabenbewilligung für die Projektierung und die Realisierung

2021/750

vom 14. Dezember 2021



1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

Die Bahnhofstrasse in Therwil ist eine kantonale Hauptverkehrsstrasse und bildet die Ortsdurchfahrt durch Therwil. Sie wird von rund 12'600 Fahrzeugen pro Tag genutzt. Weiter verkehren die BLT-Buslinien 62 und 64 auf der Bahnhofstrasse. Auf der Bahnhofstrasse befindet sich auch eine kantonale Radroute. Der Abschnitt der Bahnhofstrasse zwischen dem Löwenkreisel und dem Bahnübergang der BLT-Tramlinien hat einen hohen Unterhaltsbedarf und muss zeitnah saniert werden.

Für die Gemeinde Therwil hat die Bahnhofstrasse als Ortsdurchfahrt eine wichtige Bedeutung. Aus diesem Grund wurde zusammen mit der Gemeinde Therwil, auf der Basis eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts, ein Vorprojekt erarbeitet. Ziel der Neugestaltung ist es, neben der Instandsetzung der bestehenden Anlagen und die Behebung von verkehrlichen Defiziten, auch der Bahnhofstrasse eine eigene und unverwechselbare Identität zu verleihen.

Ein wichtiges Element der neuen Gestaltung ist der neue Mittel- und Mehrzweckstreifen. Der Mehrzweckstreifen kann örtlich als separate Linksabbiegespur genutzt werden, so dass der Verkehrsfluss auf der Hauptachse nicht durch linksabbiegende Fahrzeuge behindert wird. Um eine Bepflanzung dieses Mittelstreifens zu ermöglichen, wird dieser mit einer konstanten Breite von 2.20 m projektiert. Neben den drei bepflanzten Mittelstreifen sind zwei separate Schutzinseln bei den Fussgängerstreifen vorgesehen.

Durch die Gemeinde Therwil wurde ein Gesuch für Tempo 30 auf der Bahnhofstrasse eingereicht; das Gesuch ist noch in Behandlung. Das vorliegende Projekt kann unabhängig von der signalisierten Geschwindigkeit realisiert werden; d.h. ob Tempo 30 oder 50 km/h signalisiert ist, hat keine bzw. nur marginale Auswirkungen auf die Infrastruktur.

Für die Projektierung und die Realisierung der Umgestaltung der Bahnhofstrasse im Abschnitt zwischen dem Löwenkreisel und dem BLT-Bahnübergang wird mit dieser Vorlage eine Ausgabenbewilligung von 6.55 Mio. Franken inkl. MwSt. beantragt. Vom Bund kann im Rahmen des Agglomerationsprogramm ein Beitrag von maximal 990'000.- Franken erwartet werden.

1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Bericht	4
2.1.	Ausgangslage	4
2.2.	Ziel der Vorlage	5
2.3.	Erläuterungen	6
2.4.	Strategische Verankerung / Bezug zum Regierungsprogramm (Referenz-Nr.) oder zur Langfristplanung	11
2.5.	Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum	11
2.6.	Finanzielle Auswirkungen	11
2.7.	Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung	15
2.8.	Regulierungsfolgenabschätzung (§ 4 KMU-Entlastungsgesetz und § 58 Abs.1 Bst. e und e ^{bis} Geschäftsordnung Landrat)	15
2.9.	Ergebnis des allfälligen Vernehmlassungsverfahrens	15
2.10.	Vorstösse des Landrats	15
3.	Anträge	17
3.1.	Beschluss	17
3.2.	Abschreibung von Vorstössen des Landrats	17
4.	Anhang	17

2. Bericht

2.1. Ausgangslage

Die Bahnhofstrasse in Therwil ist eine kantonale Hauptverkehrsstrasse der Kategorie 2 und wird täglich von rund 12'600 Fahrzeugen befahren. Die Bahnhofstrasse bildet die südlichste Querverbindung der zwei Nord-Süd-Achsen im Leimental. Auf der Bahnhofstrasse verkehren die BLT Buslinien 62 und 64 und bedienen die Haltestelle Zentrum. Auf östlicher Seite der Bahnhofstrasse quert die Tramlinie 10 die Strasse, wobei die Tramgleise mit einer Bahnschranke gesichert sind. Auf der Bahnhofstrasse, dem Hinterkirchweg, der Ebnetstrasse und der östlichen Känelmattweg verlaufen kantonale Radrouten. Zudem befindet sich auf der Bahnhofstrasse eine Ausnahmetransportroute des Typ III.

Der ca. 300 m lange Abschnitt der Bahnhofstrasse zwischen dem Löwenkreisel im Westen und dem Bahnübergang ist sanierungsbedürftig. Im Hinblick auf diese Sanierungsarbeiten und der Tatsache, dass der Strassenraum nicht mehr den städtebaulichen und verkehrstechnischen Anforderungen entspricht, wurde im Jahr 2016 ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) und im Jahr 2019 / 2020 das Vorprojekt erarbeitet.

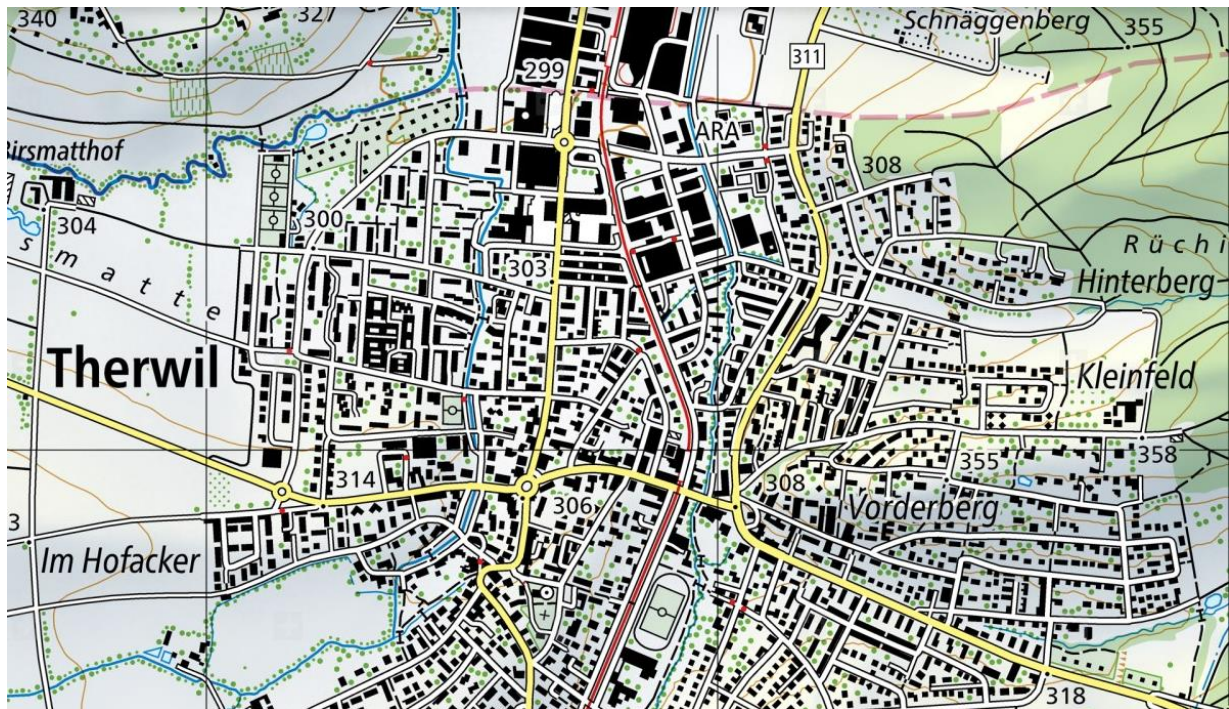


Abbildung 1: Projektperimeter

Verkehrsfluss:

Aus verkehrstechnischer Sicht sind die Verkehrsmengen während den Spitzenstunden für den Verkehrsfluss entscheidend. Der Verkehrsfluss wird massgebend durch die Barriere des Bahnübergangs beeinflusst. Durch die zeitweise geschlossenen Barrieren, die zur Sicherung der Tramdurchfahrten dienen, bildet sich ein Rückstau in beide Richtungen. Diese Stausituation führt zu gefährlichen Situation infolge von fehlenden Fussgängerschutzinseln oder fehlenden Abbiegespuren: So treten beim Queren der Strasse Fussgänger unvermittelt zwischen den stehenden Fahrzeugen auf die Fahrbahn hervor oder Fahrzeuge nutzen die Gegenfahrbahn als Linksabbiegespur, indem sie aus dem Stau ausscheren, um auf der Gegenfahrbahn ein paar Meter vorzufahren, um dann links in eine Quartierstrasse (Akazien- oder Parkstrasse) abzubiegen.

Ausgehend vom Löwenkreisel kommt es zeitweise zu einem Rückstau bis in den mittleren Bereich der Bahnhofstrasse. Im Abschnitt östlich des Bahnübergangs staut sich der Verkehr zur Spitzenstunde über den mit einer Lichtsignalanlage (LSA) gesteuerten Knoten der Gemeindeverwaltung hinweg auf der Reinacherstrasse im Südwesten und der Baslerstrasse im Norden.

2.1.1. *Begründung Bedarf*

Die Strasseninfrastruktur zwischen dem Löwenkreisel und dem Bahnübergang der BLT ist in einem schlechten Zustand und muss saniert werden. Die Bahnhofstrasse ist nicht mehr funktionsgerecht. Der bestehende Strassenraum der innerörtlichen Hauptverkehrsachse entspricht nicht mehr den zeitgemässen städtebaulichen Anforderungen (Integration Strassenraum, Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr, Zentrumsfunktion, etc.). Zudem sind betriebliche Defizite und Konflikte vorhanden wie z.B. bei der allgemeinen Verkehrssituation inkl. Bewältigung des vorhandenen Verkehrsaufkommens oder der ungenügenden Koexistenz zwischen den Verkehrsteilnehmern. Aus diesem Grund wurde in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Therwil ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erarbeitet, um die betrieblich und gestalterisch mögliche Verbesserungen aufzuzeigen. Mit dem Einbezug und der Analyse des erweiterten Umfeldes zeigte sich welche Mängel bzw. Anforderungen bestehen.

2.1.2. *Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte*

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) aus dem Jahre 2016 war der erste Schritt des Planungsprozesses. Zusammen mit der Gemeinde Therwil wurde versucht, die betrieblichen Defizite und Konflikte zu verbessern sowie eine gestalterische Aufwertung der Bahnhofstrasse zu erreichen.

Auf Basis des genehmigten BGK wurde mit dem Vorprojekt gestartet. Parallel zur Erarbeitung des Vorprojekts wurden von der Gemeinde Therwil in einem partizipativen Prozess die Grundlagen für die neue Zentrumsentwicklung erarbeitet. Auf Basis dieses Resultates wurde, auf Wunsch der Gemeinde Therwil, das bestehende Projekt überarbeitet. Die Neugestaltung soll der Bahnhofstrasse in Therwil eine unverwechselbare Identität verleihen.

2.2. **Ziel der Vorlage**

2.2.1. *Randbedingungen*

Für das Projekt bestehen folgende Randbedingungen:

- Gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) konforme Infrastruktur
- Durchleitfunktion der Bahnhofstrasse muss gewährleistet werden
- Heutige Verkehrsmengen (MIV/ÖV) müssen gewährleistet werden
- Anforderungen der Ausnahmetransportroute Typ III müssen sichergestellt werden

2.2.2. *Projektziele*

Mit dem Projekt werden folgende Ziele verfolgt:

Anspruchsgruppe	Zielkriterien
Betreiber	geringe Bau-, Betriebs- und Unterhaltskosten
Benutzer	hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden

	hohe Zuverlässigkeit der Abwicklung des Ziel-/ Quellverkehrs (MIV)
	hohe Fahrplanstabilität ÖV
	hohe Attraktivität für Fuss- und Radverkehr
	Verkehrsfluss MIV
Allgemeinheit	hohe Aufenthaltsqualität im Strassenraum
	Sicherstellung Zugänglichkeit Erdgeschossnutzung (Gewerbe) entlang Hauptstrasse

2.3. Erläuterungen

2.3.1. Alternativen

Eine Alternative wäre die reine Instandsetzung des bestehenden Strassenraumes ohne Behebung der verkehrlichen Defizite und der Sicherheitsmängel sowie ohne gestalterischen Mehrwert. Dies würde auch in Zukunft zu weiteren Unfällen, längeren Stauzeiten und einer erhöhten Umweltbelastung durch Fahrzeuge im Stau führen – ohne wesentliche Kosteneinsparung.

2.3.2. Gewählte Lösung / Projekt

Basierend auf dem Betriebs- und Gestaltungskonzept aus dem Jahre 2016 wurde ein Vorprojekt entwickelt, mit welchem die stark befahrene Durchgangsstrasse so gestaltet werden soll, dass auf der Bahnhofstrasse nicht zu schnell gefahren wird. Dies verbessert auch die Aufenthaltsqualität an der Strasse für Passantinnen und Passanten sowie für die Gewerbebetreiber. Das Konzept wurde auf Basis einer Projektierungsgeschwindigkeit von 40 km/h erarbeitet.

Die Bahnhofstrasse wird in drei Abschnitte eingeteilt. Jeder Abschnitt erhält eine Mittelinsel, welche mit Bäumen bepflanzt wird. Dies bildet eines der Hauptelemente der Neugestaltung. Die frei angeordnete Baumreihe verleiht der Bahnhofstrasse eine klare Identität und fasst das sehr heterogene Strassenbild zu einer Einheit zusammen.

Der zur Verfügung stehende Strassenraum hat eine Breite von rund 9 m. Aufgrund der notwendigen Fussgängerschutzinsel (2.20 m) verbleibt noch eine Restbreite von ca. 7 m. Damit sind Radstreifen bzw. sind Fahrbahnbreiten von mindestens 4.25 m (Fahrbahn 3m / Radstreifen 1.25m) nicht möglich, die ein sicheres Überholen von Velofahrenden ermöglichen. Die Fahrbahnbreite wird darum durchgehend auf beiden Seiten mit 3.40 m ausgebildet. Untersuchungen haben gezeigt, dass der Veloverkehr, der die Strasse quert, einen erheblichen Anteil der Velofahrenden bildet. Daher sind Querungshilfen und Mehrzweckstreifen wichtiger wie Radstreifen, so dass die Strasse mittels dieser Elemente sicher gequert werden kann bzw. ein sicheres Linksabbiegen im Schutz dieser Elemente ermöglicht.

Die Einmündungsbereiche der Akazienstrasse, der Parkstrasse und des Hinterwegs werden mit Trottoirüberfahrten ausgebildet und gewähren somit den Fussgängern den Vortritt. Auf dem Hinterkirch- und Känelmattweg sowie auf der Ebnetstrasse befinden sich kantonale Radrouten. Aus diesem Grund werden bei diesen Einmündungen keine Trottoirüberfahrten vorgesehen.

Abschnitt Löwenkreisel bis Hinterweg

Die Mittelinsel wird vom Löwenkreisel bis zum Hinterweg geführt. Die Mittelinsel ist konstant 2.20 m breit und wird mit Bäumen bepflanzt. Für den Linksabbieger in den Hinterweg steht ein Mehrzweckstreifen zur Verfügung. Damit wird der Durchgangsverkehr durch die Bahnhofstrasse nicht von wartenden Fahrzeugen beeinträchtigt. Der Fussgängerstreifen beim Coop wird mit einer Mittelinsel ausgestattet. Die Bushaltestellen «Mittlerer Kreis» der Linie 62 und «Löwenkreisel» der Linie 64 werden zusammengefasst und kommen neu in diesem Bereich zu liegen.

Der eingedolte Dorfbach fliesst unter dem Löwenkreisel entlang der Strasse. Eine Ausdolung wird aufgrund der Platzverhältnisse und der hohen Kosten nicht realisiert.

Die beiden wegfallenden Parkplätze werden durch zwei Längsparkfelder mit einer Länge von je 6.00 m ersetzt.

Abschnitt Hinterweg bis Hinterkirchweg

Hauptbestandteil des mittleren Abschnittes ist die bepflanzte Mittelinsel mit einer Länge von rund 50 m. In diesem Bereich befinden sich mehrere Einfahrten zu privaten Liegenschaften. Die Anordnung der Bäume ist so gewählt, dass alle Grundstückszufahrten sichergestellt sind.

Zwischen den beiden Fussgängerstreifen ist in einem Abstand von > 50 m zu den Fussgängerstreifen eine legale Fussgängerquerung ohne Fussgängerstreifen möglich. Mit der Mittelinsel wird sichergestellt, dass die Fussgänger auch bei einer stehenden Kolonne die Strasse sicher queren können.

Abschnitt Hinterkirchweg bis Bahnübergang

Der Fussgängerübergang bei der Akazienstrasse muss rund 8 m in östlicher Richtung verschoben werden, damit die Verkehrsbeziehung aus der Akazienstrasse sichergestellt ist. Für die Sicherstellung der Verkehrssicherheit (Sichtweiten) müssen sechs Bäume gefällt werden.

Zwischen der Fussgängerinsel und der bepflanzten Mittelinsel wird ein Mehrzweckstreifen vorgesehen, damit die Linksabbieger in die Parkstrasse den Verkehr auf der Bahnhofstrasse nicht behindern.

Auf der östlichen Seite des Bahnüberganges wird zum Schutz der Fussgänger eine Mittelinsel vorgesehen. Der Bereich zwischen der Bahnschranke und dem Fussgängerübergang wird zu einer überfahrbaren Mittelinsel ausgebildet. Die Mittelinsel dient als Aufstellfläche für die Velofahrerinnen und Velofahrer, welche die Bahnhofstrasse auf der kantonalen Radroute queren wollen.

Zwischen den bestehenden Bäumen und dem Fussgängerstreifen beim Bahnübergang können zwei Parkfelder angeordnet werden, welche wie die bisherigen für das anliegende Gewerbe genutzt werden können.

Bushaltestelle Zentrum

Die Haltekante östlich des Bahnübergangs in Richtung Oberwil und Biel-Benken liegt nicht im Projektperimeter. Sie wurde bereits als Bucht mit einer 22 cm hohen Haltekante ausgebaut und erfüllt somit den BehiG-Standard.

Die bestehende Haltekante westlich des Bahnübergangs in Richtung Reinach verfügt über eine 16 cm hohe Haltekante. Neu wird die Haltestelle teilweise mit einer 22 cm hohen Haltekante ausgebildet. Hierzu sind Anpassungen an der Geometrie des Einfahrtsbereiches der Busbucht notwendig, damit der Bus problemlos aus der Bahnhofstrasse an die Haltekante und zurück in die Bahnhofstrasse fahren kann.

Neue Bushaltestellen am Löwenkreisel

In der heutigen Situation befinden sich zwei separate Bushaltestellen für zwei unterschiedliche Buslinien in der Umgebung des Löwenkreisels. Einmal die temporäre Haltestelle für die Buslinie 64 Therwil Löwenkreisel an der Oberwilerstrasse und die Haltestelle Therwil Mittlerer Kreis der Buslinie 62 in der Strasse Mittlerer Kreis.

Ziel ist es, diese beiden Haltestellen zu einer Haltestelle zusammenzufassen. Die neue Haltestelle soll aufgrund der Erschliessungswirkung in der Bahnhofstrasse in der Nähe des Löwenkreisels errichtet werden. Durch diese Massnahme können die bestehenden Bushaltestellen aufgehoben werden.

Die neu errichteten Halteketten werden aufgrund der Platzverhältnisse als Fahrbahnhaltestellen ausgebildet. Dadurch kann auch die Fahrplanstabilität der Busse verbessert werden, indem sie als Pulkführer verkehren.

Diese Lösung erleichtert Umstiege und verbessert die Pünktlichkeit der Busse. Zudem müssen so nur zwei statt vier Halteketten behindertengerecht ausgebaut werden.

Separater Fussgängerübergang mit Bahnschranke für Fussgänger

Da auf der Südseite der Bahnhofstrasse keine Fussgänger-Querungsmöglichkeit über die Bahngleise besteht, wird hier ein separater Fussgängerübergang geplant, der durch Schranken gesichert wird. Dadurch soll die Überquerungszahl der Fussgänger über die Bahnhofstrasse reduziert werden.

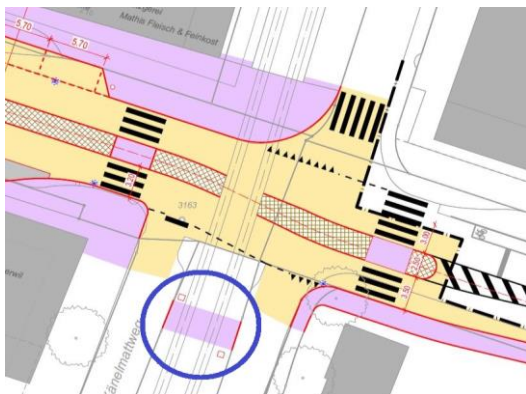


Abbildung 2 Fussgängerschranken

Prüfung der Auswirkung einer Lichtsignalanlage am Löwenkreisel

Die Busse der Linie 64 haben oft, insbesondere während den Spitzenstunden, Verspätungen. Um die Fahrzeit für den Bus auf der Bahnhofstrasse in Fahrtrichtung Kreisel zu reduzieren bzw. zu stabilisieren, soll die Einrichtung einer LSA-Buspriorisierung am Löwenkreisel genauer untersucht werden. Dadurch soll der Verkehr so gesteuert werden, dass die Busse den Kreisel ohne massgebende Verlustzeiten durchfahren können. So wird die Fahrplanstabilität der Busse verbessert.

Da der Löwenkreisel keinen Instandsetzungsbedarf aufweist, liegt er nicht im Perimeter des Projekts. Die Planung der LSA-Buspriorisierung wird somit unabhängig von der Umgestaltung der Bahnhofstrasse erfolgen. Im Projektperimeter werden aber die dafür notwendigen Leerrohre vorgeesehen.

Verkehrsfluss

Durch die Umsetzung des Projekts ist eine Optimierung des Verkehrsflusses möglich. Dank des Mehrzweckstreifens behindern in Seitenstrassen abbiegende Fahrzeuge den Verkehrsfluss auf der Bahnhofstrasse nicht mehr.

Aufgrund des hohen Taktes der Tramdurchfahrten bleibt die Barriere das bestimmende Element für den Verkehrsfluss. Der Verkehrsfluss muss aber im Gesamtsystem betrachtet werden inklusive der beiden Knoten Löwenkreisel und Lichtsignalanlage bei der Gemeindeverwaltung. Eine Anpassung der Schliessvorgangs an der Schrankenanlage kann negative Auswirkungen auf die Reisezeit des BLT-Trams bei nur eine geringer positive Auswirkung auf den Verkehrsfluss haben, da sich die Nachbarsknoten (Löwenkreisel und Lichtsignalanlage) an der Kapazitätsgrenze befinden. Die Thematik der Schliesszeiten der Barrieren wird unabhängig vom Projekt der Bahnhofstrasse mit der BLT nochmals bzgl. Optimierungsmöglichkeiten – sprich Verkürzung der Schliesszeiten – untersucht; ob eine Verbesserungsmöglichkeit besteht, ist aber offen. Der Bau einer Unterführung unter der Tramlinie ist aufgrund des ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses wie auch aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und des Ortsbildes unverhältnismässig.

Mit dem [Postulat 2019/463](#) vom 27. Juni 2019 forderte HR. Ringgenberg die Projektierung einer Tramunterführung, d.h. dass das Tramtrassee müsse mittels einer Unterführung unter der Bahnhofstrasse hindurchgeführt wird. Das Postulat wurde aber am 17. Oktober 2019 vom Landrat abgelehnt.

Prüfung der Auswirkung einer Fussgänger-LSA an der Bahnschranke

Die Bahnschranke der BLT-Tramlinie ist ein leistungskritisches Element während der Spitzenstunden - insbesondere auch aufgrund der Verstärkungskurse der Tramlinie 17. Eine wichtige Rolle dabei spielen die Strassenquerungen der Fussgänger (FG), welche unmittelbar vor und nach einem Trameingriff die Durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr (MIV) beeinträchtigen. Im Zuge des Projektes Erneuerung Bahnhofstrasse wurde die Möglichkeit einer Fussgängerlichtsignalanlage (FG LSA) zur Lenkung der Fussgängerquerungen geprüft.

Aufgrund des Verkehrsaufkommen ist eine LSA grundsätzlich nur in den Spitzenstunden erforderlich. Auch wenn die Belastung auf den Nebenstrassen gering ist, wird im ungünstigsten Fall, aufgrund der Mindestgrünzeit und der Zwischenzeiten, eine beachtliche Zeit für einen Umlauf beansprucht. Während diesen Phasen muss auch der FG-Übergang auf der Bahnhofstrasse gesperrt bleiben. Dies erhöht die Wartezeiten und die Rückstaulängen für die Fahrzeuge auf der Bahnhofstrasse und die FG auf der Bahnhofstrasse West. Die LSA müsste auch zwingend mit der LSA am Knoten Bahnhof- / Basler- / Reinacherstrasse koordiniert werden. Aufgrund der häufigen Trameingriffe wird diese Koordination in den meisten Fällen unterbrochen werden. Der Verkehr kann somit nicht mehr wie gewünscht pulkweise abfliessen. Mit einem theoretischen Umlauf von 90 s sind die Wartezeiten für die Fussgänger zudem hoch, was wiederum das Überqueren bei Rot fördert und zu Konflikten führt. Der unregelmässige Knoten resultiert in der dynamischen Simulation mit einer zufriedenstellenden Verkehrsqualität (VQS C) inkl. öV-Eingriffe. Eine FG LSA bewirkt somit bezüglich Leistungsfähigkeit eine deutliche Verschlechterung und ist an diesem Ort nicht zweckmässig.

Überprüfung der Randbedingungen

Generell können die Randbedingungen gemäss Kapitel 2.2.1 alle eingehalten werden. Somit wird es für alle Verkehrsteilnehmenden im Vergleich zu heute ähnliche oder verbesserte Bedingungen geben.

Anspruchsgruppe Zielkriterien	Bewertung
--------------------------------------	------------------

Betreiber	geringe Bau-, Betriebs- und Unterhaltskosten	=
Benutzer	hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden	++
	hohe Zuverlässigkeit der Abwicklung des Ziel-/ Quellverkehrs (MIV)	+
	hohe Fahrplanstabilität ÖV	=
	hohe Attraktivität für Fuss- und Radverkehr	++
	Verkehrsfluss MIV	+
Allgemeinheit	hohe Aufenthaltsqualität im Strassenraum	++
	Sicherstellung Zugänglichkeit Erdgeschossnutzung (Gewerbe) entlang Hauptstrasse	+

Fazit

Mit dem vorliegenden Projekt wird Therwil eine zweckmässige Infrastruktur erhalten, welche die Ortsdurchfahrt aufwertet. Die Randbedingungen können erfüllt werden. Mit der gewählten Lösung können alle Interessensgruppen berücksichtigt werden.

Aufgrund der gegebenen Bahnschranke kann die Leistungsfähigkeit der Strasse nicht verbessert werden. Mit den vorgesehenen Mehrzweckstreifen kann aber der Verkehrsfluss in den Hauptverkehrszeiten optimiert werden. Durch die gewählte Lösung können die Fussgängerquerungen und Abbiegebeziehungen verbessert und sicherer werden.

Durch die bepflanzten Mittelinseln erhält die Bahnhofstrasse in Therwil einen eigenen Charakter und trägt mit den zusätzlichen Bäumen zu einem besseren Siedlungsklima bei, insbesondere während den heissen Sommermonaten.

Für den Fuss- und Veloverkehr kann gegenüber dem Bestand eine deutliche Verbesserung erreicht werden.

Im Jahr 2020 hat die Gemeinde Therwil ein Gesuch zur Signalisierung von Tempo 30 in der Bahnhofstrasse eingereicht. Das Gesuch ist noch in Prüfung. Bis wann eine allfällige definitive Bewilligung vorliegt, ist offen; frühestens wäre sie 2022 zu erwarten. Bei Einsprachen gegen die verkehrspolizeiliche Anordnung für Tempo 30 ist der Termin einer Bewilligung offen und kann sich stark verzögern.

Nach Einschätzung des Tiefbauamtes hat eine neue Signalisation der Höchstgeschwindigkeit mit 30 km/h keine nennenswerten Auswirkungen auf die geplante Infrastruktur. Da die Bahnhofstrasse eine Hauptverkehrsstrasse ist, wird auch bei Tempo 30 die Vortrittsreglung beibehalten und aufgrund des hohen Verkehrsaufkommen werden die Fussgängerstreifen gleich ausgebildet. Einzig die einzuhaltenden Sichtweiten bei Einmündungen können kürzer ausfallen. Dies hat aber nur marginale Auswirkungen auf die Infrastruktur.

2.3.3. Termine

- Erarbeitung Bauprojekt 2022

- Bewilligungsverfahren 2022/23
- Ausführungsprojekt, Submission Baumeister 2023/24
- Ausführung 2024-2025

2.4. Strategische Verankerung / Bezug zum Regierungsprogramm (Referenz-Nr.) oder zur Langfristplanung

Im kantonalen Richtplan ist die Kantonsstrasse in Therwil als Hauptverkehrsstrasse klassiert. Die kantonalen Radrouten durch Therwil sind im Richtplan festgesetzt.

LFP 4 – MOBILITÄT

Infrastruktur für den Verkehr nachhaltig realisieren und betreiben

Weil die Verkehrsprognosen der Vergangenheit fast durchwegs deutlich zu tief ausfielen, sind heute praktisch sämtliche Verkehrsträger überlastet. Die Steuerung des Verkehrs kann grundsätzlich über die Nachfrage oder über das Angebot erfolgen. Die Nachfrage wird im Raum Basel, als einem der wichtigsten Wirtschaftsstandorte der Schweiz, weiter steigen. Zudem durchquert eine europäische Transitachse das Baselbiet und generiert zusätzliches Verkehrsaufkommen. Das derzeitige Angebot kann mit dieser wachsenden Nachfrage bei weitem nicht Schritt halten. Auch sogenannte «Intelligente Infrastruktur» wird an diesem Umstand nur wenig ändern können. Ziel muss es deshalb sein, die Infrastruktur für den Verkehr nachhaltig zu realisieren und zu betreiben. Dabei sind nebst technischen Aspekten auch umwelt- und raumplanerische Belange zu berücksichtigen sowie Finanzierbarkeit und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen. Höchste Priorität kommt dabei der baulichen und betrieblichen Sicherheit zu. Die Bauwerke müssen möglichst uneingeschränkt verfügbar sein, damit die Nutzerinnen und Nutzer von einer störungssicheren Infrastruktur profitieren können.

2.5. Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum

- Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen vom 13.12.2002 (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG, [SR 151.3](#), Stand 01.07.2020)
- Strassengesetz vom 24.03.1986 ([SGS 430](#), Stand 01.10.2020)
- Raumplanungs- und Baugesetz vom 08.01.1998 (RBG, [SGS 400](#), Stand 01.04.2020)
- Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft vom 27.02.1991 (USG BL, [SGS 780](#), Stand 01.01.2015)
- Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 18.04.1985 ([SGS 480](#), Stand 01.01.2018)
- Finanzhaushaltsgesetz vom 01.06.2017 (FHG, [SGS 310](#), Stand 01.01.2020)

2.6. Finanzielle Auswirkungen

Die Kostenschätzung geht von Gesamtkosten für die Umgestaltung der Bahnhofstrasse von 6'950'000.- Franken inkl. MwSt. aus.

Für die Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes und des Vorprojektes wurde schon eine Ausgabenbewilligung, BUD-Entscheid Nr. 19 vom 12.01.2018, über eine Höhe von 400'000.- Franken inkl. MwSt. beschlossen.

In der vorliegenden Ausgabenbewilligung werden die Projektierungs- (Bau- und Ausführungsprojekt) und die Realisierungsarbeiten auf Basis einer Kostenschätzung von 6'550'000.- Franken inkl. MwSt. (Kostengenauigkeit von +/- 10 %) beantragt. Der Betrag setzt sich aus den folgenden Posten zusammen:

Tief- und Strassenbau	CHF	3'470'000.-
Garten- und Landschaftsbau	CHF	220'000.-
Lichtsignal- und Schrankenanlage	CHF	700'000.-
Verkehrsführung, Signalisation, Markierung	CHF	325'000.-
Beleuchtung	CHF	180'000.-
Kommunikation, Diverses	CHF	160'000.-
Projektierung und Bauleitung	CHF	800'000.-
Gesamttotal exkl. MwSt.	CHF	5'850'000.-
MwSt. 7.7 % gerundet	CHF	450'000.-
Landerwerb	CHF	250'000.-
Total Ausgabenbewilligung (inkl. MwSt.)	CHF	6'550'000.-

Lohn- und Materialpreisänderungen (Teuerung) gegenüber dem Baupreisindex Nordwestschweiz, Tiefbau, vom Oktober 2019, Indexstand: 97.5; (Basis Oktober 2015 = 100) werden mitbewilligt und sind in der Abrechnung nachzuweisen.

Die Ausgabenbewilligung wird über einen einmaligen Beitrag zulasten der Investitionsrechnung finanziert. Der kalkulierte und angestrebte Ausgabenbetrag beläuft sich auf 6'550'000.- Franken. Dieser Betrag unterliegt einer Kostengenaugigkeit von ±10 %. Dies bedeutet, dass:

Die tatsächlich anfallenden Kosten werden nach heutigem Kenntnisstand zwischen 5'895'000 (90 %) und 7'205'000 Franken (110 %) liegen.

Richtgrösse für die Realisierung des Bauvorhabens ist jedoch der im Ausgabenbeschluss aufgeführte Betrag von 6'550'000 Franken (100 %).

Die im Ausgabenbeschluss angegebene Kostengenaugigkeit von ±10 % hat zur Folge, dass eine allfällige Überschreitung der im Landratsbeschluss aufgeführten Ausgabe bis zum Betrag von 655'000 Franken (10 % von CHF 6'550'000.-) keine Erhöhung der Ausgabenbewilligung erforderlich macht.

Der Betrag von 110 % (CHF 7'205'000.-) untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft der fakultativen Volksabstimmung

Rechtsgrundlage und rechtliche Qualifikation (§ 35 Abs. 1 Bst. a–b Vo FHG):

<i>s. Kapitel 2.5</i>					
Die Ausgabe ist ... (§ 34 und § 35 FHG, entsprechendes ankreuzen)					
x	Neu	Gebunden	x	Einmalig	Wiederkehrend

Ausgabe (§ 35 Abs. 1 Bst. c–f Vo FHG):

Budgetkredit:	Profit-Center: 2301	Kt:	50100010	Kontierungsobj.:	701339
Verbuchung	Erfolgsrechnung	x	Investitionsrechnung		

Massgeblicher Ausgabenbetrag (in CHF)	6'550'000.- (inkl. MwSt.)
---------------------------------------	---------------------------

Zusätzlichem zum hier zur Bewilligung beantragten Betrag von 6'550'000 Franken für die Projektierung und die Realisierung hat die BUD intern für die Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes und des Vorprojektes bereits eine Ausgabe von 400'000 Franken bewilligt und verausgabt, womit sich Gesamtkosten für die Umgestaltung der Bahnhofstrasse von voraussichtlich 6'950'000 Franken ergeben.

Investitionsrechnung

Ja Nein

	Voraussichtlich jährlich anfallende Beträge:	PC	Kt	2022	2023	2024	2025	2026	Total
A	Investitionsausgaben		5	400'000	500'000	2'000'000	3'300'000'	350'000	6'550'000
E	Beiträge Dritter*		6			400'000	590'000		990'000
	Nettoausgabe			400'000	500'000	1'600'000	2'710'000	350'000	5'560'000

* Gemäss § 36 Abs. 3 FHG; PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

Das Projekt wird vom Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel 3. Generation mitfinanziert (Leistungsvereinbarung vom 18. Nov. 2019). Das Projekt wird vom Bund mit einem Beitrag von 40 % der anrechenbaren Kosten, maximal mit 990'000.- Franken inkl. MwSt. (920'000.- Franken exkl. MwSt.) unterstützt (zzgl. Teuerung; Preisstand April 2016).

Voraussetzung für die Mitfinanzierung ist noch die Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung; diese kann dem Bund nach Vorliegen der Ausgabebewilligung für die Realisierung und des Rechtskraftbeschlusses des Projektes vorgelegt werden.

Erfolgsrechnung

Ja Nein

Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan (§ 35 Abs. 1 Bst. j Vo FHG):

Die Ausgaben sind im Investitionsprogramm 2022 bis 2031 und entsprechend im Aufgaben- und Finanzplan enthalten.

Weitere Einnahmen (§ 35 Abs. 1 Bst. f Vo FHG): Ja Nein

Folgekosten (§ 35 Abs. 1 Bst. g Vo FHG): Ja Nein

Zusammenfassung Folgekosten in CHF		PC	Kt	12/2024	2025	2026	2027	2028
A	1	Nettoinvestitionen		5'960'000				
A	2	zusätzliche Betriebskosten (inkl. Personalkosten)	2301	31/30	0	0	0	0
A		zusätzliche Unterhaltskosten	2301	31		0	0	0
A		Abschreibungen	2301	33		157'500	157'500	157'500
A		kalkulatorische Zinskosten 4%	2102	34		119'200	119'200	119'200
A		Folgekosten brutto			0	276'700	276'700	276'700
E	3	Folgeertrag brutto	2301	42/43		0	0	0
A	2-3	Folgekosten netto			0	276'700	276'700	276'700
A	4	Rückbaukosten ca. [Jahr] (soweit voraussehbar)		-				
	5	Zusätzliche Stellen in FTE			0.0	0.0	0.0	0.0

PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

Auswirkungen auf den Stellenplan (§ 35 Abs. 1 Bst. i Vo FHG): Ja Nein

Keine Auswirkungen auf den Stellenplan.

Schätzung der Eigenleistungen (§ 35 Abs. 1 Bst. h Vo FHG):

20 % Projektleiterstelle

Strategiebezug (§ 35 Abs. 1 Bst. m Vo FHG): Ja Nein

LFP 4	Im Kapitel 2.4 ersichtlich
-------	----------------------------

Risiken (Chancen und Gefahren) (§ 35 Abs. 1 Bst. l Vo FHG):

Wird auf die Umsetzung des Projektes verzichtet, muss die Strasse trotzdem saniert werden. Dadurch kommen ähnlich hohe Kosten auf dem Kanton zu, ohne aber eine Aufwertung der Strasse zu erreichen. Zudem können dann die vom Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramm genehmigten Beiträge nicht abgerufen werden. Für eine reine Instandsetzung wird der Bund die Finanzierungsvereinbarung nicht unterzeichnen.

Zeitpunkt der Inbetriebnahme (§ 35 Abs. 1 Bst. n Vo FHG):

Die Inbetriebnahme ist im Jahr 2025 vorgesehen.

Wirtschaftlichkeitsrechnung (§ 35 Abs. 1 Bst. k, § 49–51 Vo FHG):

Kosten / Nutzen:

Das ausgearbeitete Vorprojekt orientierte sich an einem mit den verschiedenen Beteiligten, abgestimmten, nachhaltig orientierten Zielsystem. Dies berücksichtigt aus Betreibersicht das Ziel geringer Bau-, Betriebs- und Unterhaltskosten sowie den Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden und die Allgemeinheit. Die Bestvariante, für die eine Kostenschätzung erstellt wurde, zeigt einen besseren Zielerreichungsgrad im Vergleich zum Ist-Zustand. Mit dieser Verbesserung sind keine erhöhten Bau- und Unterhaltskosten verbunden.

Aus ökonomischer Sicht ist die komplette Sanierung und Umgestaltung gemäss dem vorliegenden Konzept gegenüber einer Instandstellung mit minimalem betrieblichen Unterhalt oder einer Instandstellung mit Haltestellensanierung gemäss BehiG klar zu bevorzugen. Beide Alternativen lösen die grundsätzlichen Probleme nicht, welche heute im Strassenraum auftreten. Auch sind sie auf längere Zeit betrachtet nicht kostenneutral und vermutlich auch nicht günstiger als eine komplette Sanierung.

Mit der Aufwertung der Ortsdurchfahrt wird das Zentrum als Aufenthaltsort attraktiver mit den entsprechend positiven (wirtschaftlichen) Auswirkungen auf das Gewerbe und die Wohnattraktivität.

2.7. Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 12 des Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

2.8. Regulierungsfolgenabschätzung ([§ 4 KMU-Entlastungsgesetz](#) und [§ 58 Abs.1 Bst. e und e^{bis} Geschäftsordnung Landrat](#))

Ausführungen über die finanziellen, volkswirtschaftlichen, gesellschaftlichen, ökologischen und wesentlichen regionalen Auswirkungen der Vorlage, über deren finanzielle und übrigen Auswirkungen auf die Gemeinden sowie Regulierungsfolgenabschätzung gemäss § 4 KMU-Entlastungsgesetz.

Keine Auswirkungen

2.9. Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens

Von der Gemeinde Therwil ist folgende Stellungnahme eingegangen:

Der Gemeinderat hat Kenntnis von der Kreditvorlage an den Landrat genommen und unterstützt diese. Wir freuen uns auf die Umsetzung des Projektes und sind überzeugt, dass damit das Ortszentrum von Therwil eine bedeutende Aufwertung erfährt, insbesondere wenn die beantragte Temporeduktion auf der zentralen Ortsdurchfahrt umgesetzt werden kann.

Von Seite der BLT Baselland Transport AG ist folgende Stellungnahme eingegangen:

Die BLT begrüsst die Erneuerung der Bahnhofstrasse in Therwil und steht der Realisierung dieses Projektes positiv gegenüber.

2.10. Vorstösse des Landrats

Am 19. Februar 2019 reichte Thomas B. Tschopp die Petition [2019/235](#) «Für zwei Lichtsignale an den Fussgängerstreifen bei der Tramstation Therwil Zentrum» ein, welche vom LR mit Beschluss Nr. 2672 am 13. Juni 2019 mit folgendem Wortlaut als Postulat überwiesen wurde:

Ich bitte den Landrat dafür zu sorgen, dass bei der Tramstation Therwil Zentrum zwei Lichtsignalanlagen an den Fussgängerstreifen eingerichtet werden.

Die Verkehrssituation bei der Tramstation Therwil ist - nicht nur während der Stosszeiten - unerträglich. Es ist unverständlich, dass die einfachste Massnahme den Strassenverkehr bei offenen

Trambarrieren fliessen zu lassen, nämlich die Fussgänger zeitlich gesteuert über die beiden Fussgängerstreifen der Bahnhofstrasse zu führen, dann nämlich, wenn die Trambarrieren geschlossen sind und der Strassenverkehr damit warten muss.

Jetzt ist so, dass die wartenden Automobilisten in den Kolonnen vor und hinter der geschlossenen Barriere, wenn sich diese öffnet, nicht fahren können, weil jeder Fussgänger nach Belieben den Fussgängerstreifen betreten kann und die Autofahrer so zum Halten zwingt. Mit ein bisschen Glück passiert dies dem Automobilisten nach der Barriere auf dem zweiten Fussgängerstreifen gleich noch einmal.

Dass die Steuerung der Barrieren durch die BLT auch noch optimiert werden könnte, wäre insbesondere während der Stosszeiten, in der neben dem 10er Tram auch noch der 17er zu häufigen Schliessungen der Barrieren führt, wünschenswert.

Die Behinderungen durch unkontrollierte Fussgängergruppen treffen nicht nur die MIV Teilnehmer, sondern auch die BLT Autobusse, welche den Fahrplan nicht einhalten können, da auch sie durch die nach Belieben jederzeit den Fussgängerstreifen betretenden Fussgänger am Weiterfahren gehindert werden.

Die auf der Ebnet- oder Känelmattstrasse fahrenden Velofahrer tragen ebenfalls zu dieser Misere bei. Statt nur bei geschlossenen Barrieren aus ihrem Stopsack die Bahnhofstrasse zu queren, fahren sie bei offener Barriere - statt zu warten - auf den Fussgängerstreifen und zwingen die Autofahrer zum Anhalten. Dies würde bei einer Lichtsignalanlage wegfallen, denn Rot am Fussgängerstreifen gilt auch für den Velofahrer.

All dies ist umso unverständlicher, da die Fussgänger in Ettingen bei der Tramstation mit einer Lichtsignal Anlage problemlos geführt werden und die motorisierten Verkehrsteilnehmer bei Grün wirklich fahren können.

Warum wird diese andernorts funktionierende Massnahme, nämlich die Fussgänger mit einer Lichtsignalanlage zeitlich gesteuert über den Fussgängerstreifen zu führen in Therwil nicht umgesetzt?

Stellungnahme des Regierungsrats

Das Tiefbauamt ist sich der Situation am Bahnübergang Bahnhofstrasse in Therwil bewusst. Die Bahnschranke ist ein leistungskritisches Element während der Abendspitzenstunde - insbesondere auch aufgrund der Verstärkungskurse der Tramlinie 17. Eine wichtige Rolle dabei spielen die Strassenquerungen der Fussgänger (FG), welche unmittelbar vor und nach einem Trameingriff die Durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr (MIV) beeinträchtigen. Im Zuge des Projektes Erneuerung Bahnhofstrasse wurde die Möglichkeit einer Fussgängerlichtsignalanlage (FG LSA) zur Lenkung der Fussgängerquerungen geprüft (vgl. Erläuterungen).

Durch die Untersuchung kommt das Tiefbauamt zum Schluss, dass auf Grund der komplexen Verkehrssituation eine FG LSA bezüglich Leistungsfähigkeit eine deutliche Verschlechterung bewirken würde, siehe auch Kap. 2.3.2. Abschnitt «Prüfung der Auswirkung einer Fussgänger-LSA». Dies hätte längere Wartezeiten für den MIV und somit Rückstaus zur Folge. Die LSA müsste auch zwingend mit der LSA am Knoten Bahnhof- / Basler- / Reinacherstrasse koordiniert werden. Aufgrund der häufigen Trameingriffe wird diese Koordination in den meisten Fällen unterbrochen werden. Der Verkehr kann somit nicht mehr wie gewünscht pulkweise abfliessen.

Aus diesem Grund hat das Tiefbauamt nach vertiefter Prüfung entschieden, dass eine FG LSA an diesem Ort nicht zweckmässig ist und die Situation noch verschlimmert würde.

Erwähnt sei noch, dass der vorgesehene Bau von Mittelinseln bei den Fussgängerstreifen im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Bahnhofstrasse – abgesehen von der Verbesserung der Fussgängersicherheit – auch einen positiven Effekt auf den Verkehrsfluss haben werden.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat [2019/235](#) «Für zwei Lichtsignalanlagen an den Fussgängerstreifen bei der Tramstation Therwil Zentrum» abzuschreiben.

3. Anträge

3.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Für das Projekt Therwil, Umgestaltung Bahnhofstrasse, Projektierung- und Realisierung wird eine neue einmalige Ausgabe von 6'550'000 Franken (inkl. MwSt.) mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.
2. Von der in Aussicht gestellten Beteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms von voraussichtlich 990'000 Franken (inkl. MwSt.) wird Kenntnis genommen.
3. Ziffer 1 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung

3.2. Abschreibung von Vorstössen des Landrats

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat die Abschreibung folgender Vorstösse mit entsprechender Begründung:

1. Postulat 2019/235: «Für zwei Lichtsignalanlagen an den Fussgängerstreifen bei der Tramstation Therwil Zentrum»

Liestal, 14. Dezember 2021

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Thomas Weber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

4. Anhang

- Entwurf Landratsbeschluss
- Situationsplan und Querschnitt Abschnitt Löwenkreisel
- Situationsplan und Querschnitt Abschnitt Mitte
- Situationsplan und Querschnitt Abschnitt Bahnhof

Landratsbeschluss

über Therwil, Umgestaltung Bahnhofstrasse, Ausgabenbewilligung für die Projektierung und die Realisierung

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für das Projekt Therwil, Umgestaltung Bahnhofstrasse, Projektierung- und Realisierung wird eine neue einmalige Ausgabe von 6'550'000 Franken (inkl. MwSt.) mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.
2. Von der in Aussicht gestellten Beteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms von voraussichtlich 990'000 Franken (inkl. MwSt.) wird Kenntnis genommen.
3. Das Postulat 2019/235 «Für zwei Lichtsignalanlagen an den Fussgängerstreifen bei der Tramstation Therwil Zentrum» wird abgeschrieben.
4. Ziffer 1 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

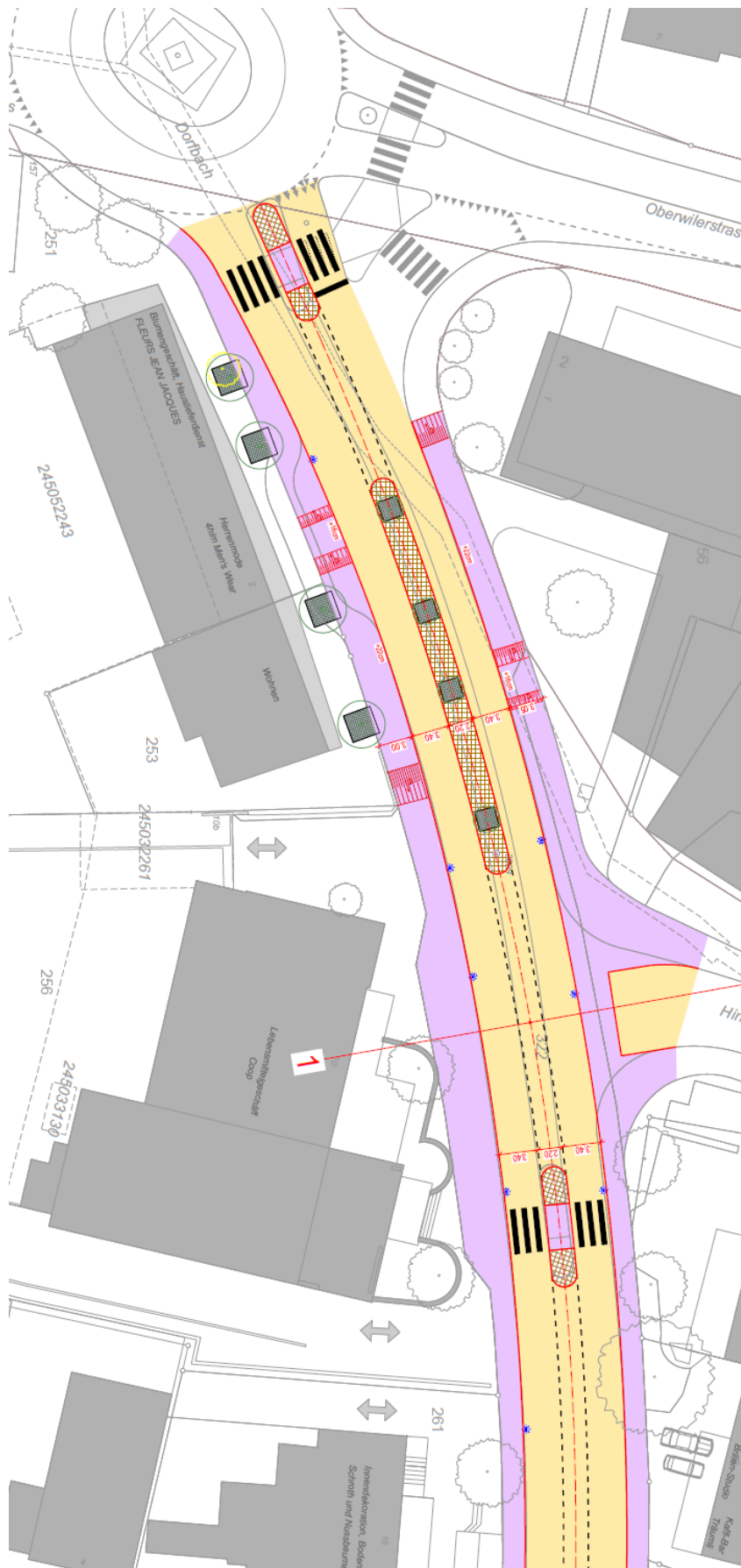
Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

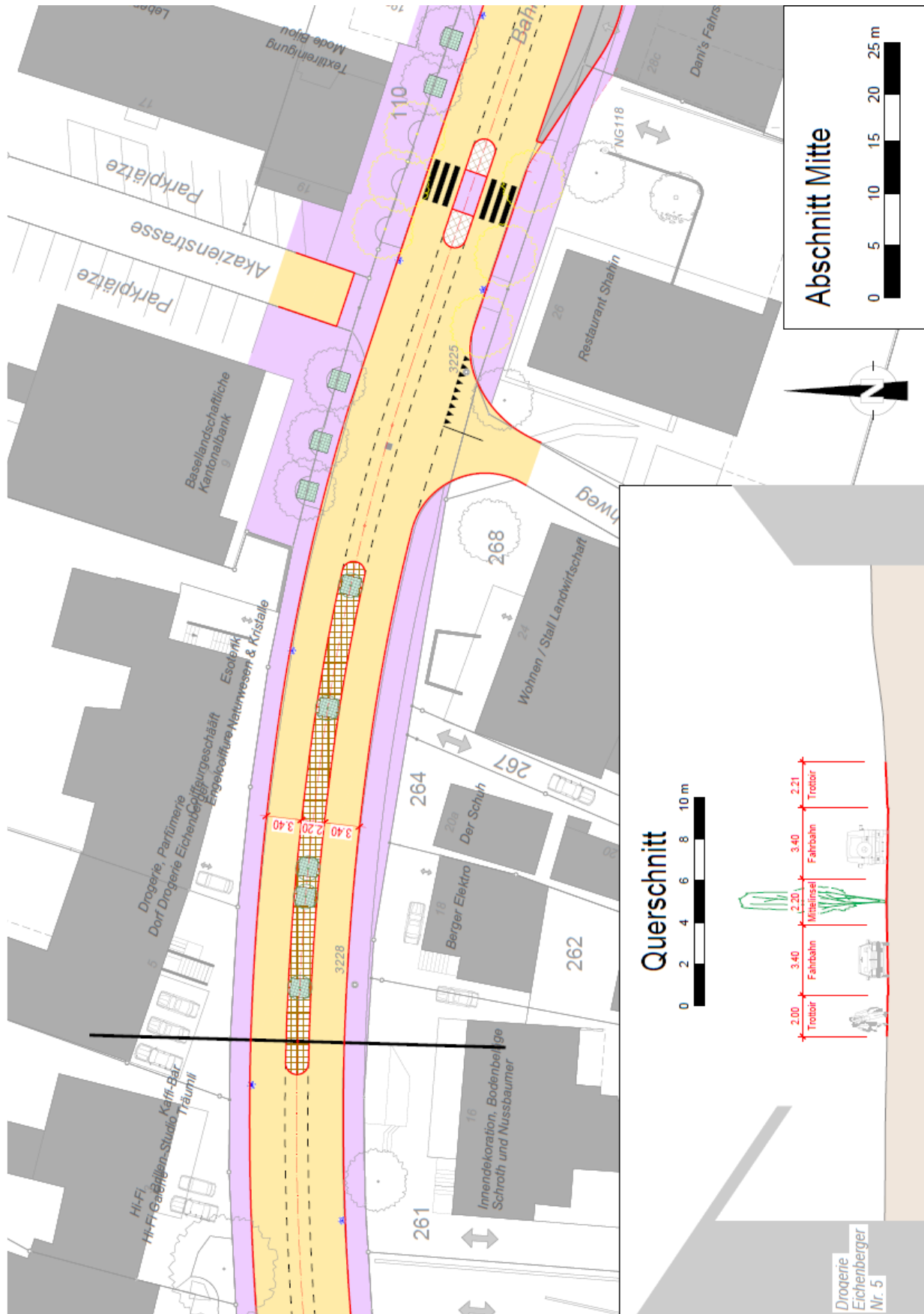
Die Präsidentin:

Die Landschreiberin:

Situationsplan und Querschnitt Abschnitt Löwenkreisel



Situationsplan und Querschnitt Abschnitt Mitte



Situationsplan und Querschnitt Abschnitt Bahnhof

