BASEL LANDSCHAFT
REGIERUNGSRAT

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation 2025/303 von Roman Brunner: «Vorstudie-Rennbahnkreuzung»
2025/303

vom 16. September 2025

1. Text der Interpellation

Am 26. Juli 2025 reichte Roman Brunner die Interpellation 2025/303 «Vorstudie-Rennbahnkreuzung» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Die landrätliche Bau- und Planungskommission hat mit ihrem Bericht vom 19.4.2023 das Postulat zur Entflechtung der Rennbahnkreuzung von Peter Hartmann (2020/26) mit der regierungsrätlichen Vorlage dazu abgeschrieben. Der Knoten Rennbahn erhält gemäss einem Bericht aus dem Jahr 2019 darin die Verkehrsqualitäts-Stufe E «mangelhaft».

In Kapitel 2.5 Weitergehende Projekte wird in diesem Zusammenhang für die Jahre 2023-2025 eine Vorstudie (vgl. Vorlage S.6) zur Prüfung der Machbarkeit, Verhältnismässigkeit und Zweckmässigkeit von verschiedenen Lösungsansätzen in einem Variantenfächer in Aussicht gestellt.

1. Wann ist die Publikation dieser Vorstudie geplant?

2. Inwiefern beeinflusst die geplante Aufwertung der kantonalen Radroute zur Velo-Vorzugsroute den Verkehrsfluss am Knoten Rennbahn?

3. Welche Verkehrsqualitätsstufe – auch vor dem Hintergrund der mittelfristigen Perspektive auf den Verkehrsdruck – strebt der Kanton Baselland mittelfristig für den Knoten Rennbahn an?

4. Die angrenzenden Quartiere leiden insbesondere in den Spitzenzeiten bereits heute täglich unter grossem Ausweichverkehr. Welche Massnahmen sieht der Regierungsrat für die Entlastung der Quartiere von diesem Ausweichverkehr?

2. Einleitende Bemerkungen

Der Knoten St. Jakob-Strasse / Birsfelderstrasse / Margelackerstrasse "Rennbahnkreuzung" befindet sich am Rande des Muttenzer Siedlungsgebiet. Er bindet die Autobahnanschlüsse Muttenz Süd und Muttenz Nord an die Hauptstrasse 2/12 an. Ein Teil des Verkehrs ist Ausweichverkehr, insbesondere, wenn auf der A2/3 bzw. A18 im Bereich Tunnel Schweizerhalle – Hagnau – Schänzlitunnel ein Ereignis ist. Die wichtigsten benachbarten Knoten sind der Lux Guyer-Kreisel (St. Jakob-Strasse / Prattlerstrasse / Hauptstrasse / Neue Bahnhofstrasse) im Osten, die Lichtsignalanlage Schänzli/Hagnau im Westen und der Autobahnanschluss Muttenz Süd im Süden. Diese Knoten sind in den Spitzenstunden an der Leistungsgrenze und häufig

überlastet. Hauptursache dafür ist der Ausweichverkehr von der überlasteten Autobahn auf das untergeordnete Kantons- und Gemeindestrassennetz.

3. Beantwortung der Fragen

1. Wann ist die Publikation dieser Vorstudie geplant?

Dies kann aktuell noch nicht zuverlässig abgeschätzt werden. Der Ausbau des Rheintunnels hätte mittelfristig auch zu einer Entlastung auf der Achse St. Jakob-Strasse geführt und somit auch den Knoten Rennbahn entlastet und das Verkehrsaufkommen im Knoten Rennbahn verändert. In den Jahren 2023 und 2024 wurde intensiv über den Rheintunnel diskutiert und mit der Abstimmung am 24. November 2024 die Finanzierung national abgelehnt. Aus diesem Grund waren die Randbedingungen für eine Vorstudie unklar und auch aktuell gibt es noch keine konsolidierte Stossrichtung, wie das weitere Vorgehen aussieht. Kürzlich wurde eine Nachbefragung zur Abstimmung über den Ausbau der Nationalstrassen für den Kanton Basel-Landschaft publiziert, welche ergänzende Hinweise für das weitere Vorgehen gibt. Es gibt beispielsweise Hinweise darauf, dass nicht der Ausbau – was eine Entflechtung de facto ist – sondern eher der Schutz von Ortsdurchfahrten vor Ausweichverkehr im Vordergrund steht. Mit der neuen Ausgangslage braucht es eine konsolidierte Netzstrategie, welche die Funktionen der verschiedenen Strecken und Knoten im Raum entlang der A2 langfristig übernehmen sollen. Erst damit könnten konkrete Massnahmen an Knoten im Rahmen einer Vorstudie (über Entflechtung MIV-ÖV) entwickelt werden. Je nach Netzstrategie kann es sein, dass es gar keine Massnahmen am Rennbahnknoten braucht.

2. Inwiefern beeinflusst die geplante Aufwertung der kantonalen Radroute zur Velo-Vorzugsroute den Verkehrsfluss am Knoten Rennbahn?

Die kantonale Radroute verläuft beim Rennbahnknoten parallel zur Tramlinie 14 und der Hauptstrasse 2/12. Aus diesem Grund kann auch der Radroute parallel zu diesen Knotenströmen grün gegeben werden. Mit der vorhandenen Grünzeit infolge der parallel führenden Tramlinie 14 und der Hauptstrasse 2/12 könnten noch deutlich mehr Radfahrenden über den Knoten geleitet werden. Die Aufwertung der heutigen Radroute zu einer Velovorzugsroute hat sowohl bei einer Entflechtung, einer Verlegung oder einer Beibehaltung der heutigen Situation keinen signifikanten Einfluss auf den Verkehrsfluss.

3. Welche Verkehrsqualitätsstufe – auch vor dem Hintergrund der mittelfristigen Perspektive auf den Verkehrsdruck – strebt der Kanton Baselland mittelfristig für den Knoten Rennbahn an?

Der Kanton Basel-Landschaft strebt grundsätzlich auf dem gesamten Strassennetz eine mindestens genügende Verkehrsqualitätsstufe an. Dabei wendet das Tiefbauamt die Netzbetrachtung an, denn wird die Leistungsfähigkeit eines Knoten erhöht, ohne dass die benachbarten Knoten die erhöhte Verkehrsmenge verarbeiten können, führt dies lediglich zu einer Verlagerung des Staus, was in der Regel nicht zweckmässig ist. Eine solche Situationen liegt bei der Rennbahnkreuzung vor; die umliegenden Knoten wie der Lux Guyer-Kreisel im Osten, die Lichtsignalanlage Schänzli/Hagnau im Westen oder der Autobahnanschluss Muttenz Süd im Süden haben einen ähnliche Auslastungsgrad wie die Rennbahnkreuzung und damit keine massgeblichen Kapazitätsreserven.

Mit den heutigen Navigationssystemen wird die Fahrzeit anhand der aktuellen Verkehrslage berechnet. Sobald die Fahrzeit über die Kantonsstrassen kürzer ist, als auf dem Hochleistungsstrassennetz, wird ein Teil des Verkehrs ausweichen, wobei bereits bei geringem Ausweichverkehr die Knoten auf der Kantonsstrasse überlastet sind. Eine effektive Kapazitätssteigerungen der Kantonsstrassen-Knoten sind nur mit der Entflechtung gewisser Verkehrsbeziehungen möglich, was zu sehr teuren Bauten führt (i.d.R. > 10 Mio. Franken).

Aus den vorgenannten Gründen sieht der Regierungsrat das grösste und wirtschaftlichste Potential im Ausbau der Leistungsfähigkeit der Hochleistungsstrassen.

4. *Die angrenzenden Quartiere leiden insbesondere in den Spitzenzeiten bereits heute täglich unter grossem Ausweichverkehr. Welche Massnahmen sieht der Regierungsrat für die Entlastung der Quartiere von diesem Ausweichverkehr?*

Die Strassen in den Quartieren sind Gemeindestrassen. Massnahmen liegen deshalb in der Hoheit der Gemeinde Muttenz. Das Tiefbauamt unterstützt die Gemeinden bei der Planung und Umsetzung von Massnahmen zur Verhinderung des Ausweichverkehrs. In der Regel erfolgt dies durch Verkehrsberuhigung. Falls dies zu wenig Wirkung zeigt, werden auch Einbahn- und/oder Zubringerregelungen in Betracht gezogen. In Muttenz gibt es dazu schon mehrere Beispiele und kürzlich wurde eine Petition für die Einführung von Tempo 30 auf den Gemeindestrassen Haupt- und Baselstrasse beim Gemeinderat Muttenz eingereicht.

Liestal, 23. September 2025

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich