



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: **Formulierte Gesetzesinitiative «zur Verkehrs-Kapazitätssicherung der Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal (Rheinstrasse Pratteln/Liestal-Initiative)»; Ablehnung und Gegenvorschlag**

Datum: 23. Februar 2016

Nummer: 2016-039

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links: - [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
 - [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
 - [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
 - [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



Vorlage an den Landrat

Formulierte Gesetzesinitiative „zur Verkehrs-Kapazitätssicherung der Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal (Rheinstrasse Pratteln/Liestal-Initiative)“; Ablehnung und Gegenvorschlag

vom 23. Februar 2016

1. Zusammenfassung

Die eingereichte Gesetzesinitiative „zur Verkehrs-Kapazitätssicherung der Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal (Rheinstrasse Pratteln/Liestal-Initiative)“ verlangt eine Änderung des Strassengesetzes vom 24. März 1986. Das Bauprojekt zum Rückbau der Rheinstrasse soll durchgängig dreispurig sein, mit einem Mittelstreifen, der bei einem Unfall im Tunnel umgehend für den Verkehr geöffnet werden kann.

Die aktuelle Projektterüchtigung der Rheinstrasse sieht eine Fahrbahnbreite von 9.00 - 9.50 m vor. Im Normalzustand steht dem Verkehr pro Fahrtrichtung ein Fahrstreifen zur Verfügung. In der Mitte ist ein Mehrzweckstreifen vorgesehen, der im Normalbetrieb u.a. als Querungshilfe für Fussgänger sowie als Abbiegehilfe für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den Veloverkehr dient. Andererseits wird er als gestalterisches Element eingesetzt. Eine entsprechende Querschnittsgestaltung ermöglicht es, dass im Fall einer längerfristigen und planbaren Tunnelsperrung (Sanierungsfall) der Mehrzweckstreifen in einen dritten Fahrstreifen umgewandelt wird.

Als Ergänzung zu den bisherigen Planungen verlangt die Gesetzesinitiative jedoch eine umgehende kurzfristige Öffnung dieses Mehrzweckstreifens im Ereignisfall. Dafür sollen die notwendigen baulichen Massnahmen und die erforderlichen Verkehrsleitsysteme vorgesehen werden.

Bis zum jetzigen Zeitpunkt gibt es in der Schweiz keine vergleichbaren Anlagen mit ähnlichen Randbedingungen (Kantonsstrasse innerorts mit Anschlussknoten einer Hochleistungsstrasse). Es ist absolut unüblich, dass für Nationalstrassenabschnitte auf dem untergeordneten Strassennetz eine vollausgerüstete Alternativstrecke vorgehalten wird. Somit fehlen entsprechende Erfahrungen bezüglich Umsetzung und Betrieb solcher Anlagen. Die von der Initiative geforderte umgehende Öffnung des Mehrzweckstreifens im Ereignisfall bedingt jedoch in jedem Fall umfangreiche elektromechanische Installationen in Form eines automatischen Systems zur Freigabe des Mehrzweckstreifens, Portale mit Wechselsignalen zur sicheren Führung des Verkehrs (Fahrstreifenlichtsignale, Wechselsignale), Lichtsignalanlagen an den Knotenpunkten sowie eine ergänzende Verkehrsüberwachung. Zusätzlich werden umfangreiche bauliche Massnahmen erforderlich, um den Streckenengpass bei den bestehenden Brückenbauwerken über die A22 beim Kreisel Hülften zu beseitigen.

Neben den erwarteten hohen Zusatzkosten für die Realisierung einer solchen automatisierten Anlage muss festgestellt werden, dass diese kaum siedlungsverträglich realisiert werden kann. Ein entsprechender ausgebauter Streckenquerschnitt würde eher einem Autobahnabschnitt gleichen als einer Kantonsstrasse innerorts, und die verkehrlichen Quartiererschliessungen müssten in ihren Grundkonstellationen für die Bewohner nachteilig geführt werden. Auch sind die Rettungsdienste bei einem grösseren Ereignis im Tunnel (z.B. Kollision mit mehreren Fahrzeugen oder im Brandfall) auf die Rheinstrasse als Rettungsachse und zur Einrichtung eines Schadensplatzes angewiesen. In einem solchen Fall würde eine automatische Ableitung des gesamten Verkehrs den Rettungseinsatz massiv behindern.

Die vorliegende Gesetzesinitiative bringt aus oben genannten Gründen nach Auffassung des Regierungsrats für den Normalbetrieb und aus finanzieller Sicht grosse Nachteile mit sich. Der Regierungsrat beantragt dem Landrat aus diesem Grund, die Gesetzesinitiative abzulehnen. Dennoch anerkennt der Regierungsrat Ansätze der Gesetzesinitiative, die in die weitere Planung der Rheinstrasse einfließen sollten und zu einer sinnvollen Ergänzung der bisher vorgesehenen Verkehrsmanagement-Massnahmen für den Autobahnabschnitt der A22 führen können.

Die bisher eingeplanten Verkehrsmanagement-Massnahmen sehen sowohl eine Umleitung des Verkehrs über die 2-streifige Rheinstrasse als auch eine zusätzliche grossräumige Verkehrsumleitung über die A2 vor. Entsprechende Signalisationsmassnahmen wurden vorgesehen und stehen zur Verfügung, um bei Einzelereignissen die entstehenden Verkehrsbehinderungen und Staus zu reduzieren. Hingegen kann nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass das Bauwerk der A22 durch ein Ereignis wie Brand derart beschädigt wird, dass der Tunnel für einen längeren Zeitraum nicht mehr befahrbar ist. In einem solchen Fall oder bei länger andauernden ordentlichen Unterhaltsarbeiten wäre die Region Liestal über einen längeren Zeitraum von massiven Verkehrsproblemen betroffen.

Aus diesem Grund hat der Regierungsrat entschieden, dem Landrat zu beantragen, der Gesetzesinitiative einen formulierten Gegenvorschlag gegenüberzustellen. Der Gegenvorschlag sieht als Ergänzung zu den bisherigen Planungen vor, dass im Bedarfsfall eine 3-streifige Verkehrsführung auf der Rheinstrasse innerhalb einer Frist von wenigen Tagen umgesetzt werden kann. Dies bedingt, dass Gestaltungselemente in der Art ausgebildet werden, dass sie im Ereignisfall einfach und schnell abgeräumt werden können. Die Knotenpunkte und wichtigen Fussgängerquerungen müssen mit Lichtsignalanlagen ergänzt werden, um den Verkehrsfluss auf der Rheinstrasse sicherzustellen und den Verkehr auf den zufließenden Strassenästen regeln zu können. Im Abschnitt Wölferstrasse bis Kreisel Hülften muss im Weiteren eine temporäre Einfahrt zur A22 eingerichtet werden, um den Kreisel Hülften und die vorgelagerten zweistreifigen Brückenbauwerke mit einer dritten Spur vom Verkehr zu entlasten.

Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	1
2.	Zustandekommen und Wortlaut der Initiative	4
2.1	Zustandekommen der Initiative	4
2.2	Wortlaut der Gesetzesinitiative	4
3.	Rechtsgültigkeit der Gesetzesinitiative	5
4.	Grundlagen	5
4.1	Rechtliche Grundlagen	5
4.2	Normen und Richtlinien	6
4.3	Von der Initiative betroffene Strassen	6
5.	Planungsstand Rheinstrasse	7
5.1	Ausgangslage	7
5.2	Verkehrssituation Rheinstrasse vor Eröffnung der A22	7
5.3	Rheinstrasse ab 11. Dezember 2013 (als Zwischenzustand)	8
5.4	Rechtskräftiges Projekt 2002 (veraltet)	8
5.5	Projektertüchtigung Rheinstrasse	8
6.	Umgesetzte Verkehrsleit-Massnahmen (gemäss § 43a Strassengesetz)	9
6.1	Normalbetrieb	9
6.2	Lokales Verkehrsmanagement Rheinstrasse	9
6.3	Grossräumiger kantonaler Verkehrsmanagementplan (kVMP)	10
6.4	Verkehrsmanagement im Sanierungsfall	10
7.	Beurteilung der Zielsetzung und der einzelnen Forderungen der Gesetzes-initiative	10
7.1	Zur Zielsetzung der Gesetzesinitiative	10
7.2	Zu den einzelnen Forderungen der Gesetzesinitiative	10
7.3	Finanzielle Auswirkungen	13
7.4	Ablehnung der Gesetzesinitiative	14
8.	Gegenvorschlag zur eingereichten Gesetzesinitiative	15
9.	Antrag	17

2. Zustandekommen und Wortlaut der Initiative

2.1 Zustandekommen der Initiative

Am 6. Mai 2015 ist die formulierte Gesetzesinitiative „zur Verkehrs-Kapazitätssicherung der Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal (Rheinstrasse Pratteln/Liestal-Initiative)“ mit 1'678 gültigen Unterschriften eingereicht worden.

Mit Verfügung vom 11. Mai 2015, publiziert im Amtsblatt vom 21. Mai 2015, hat die Landeskanzlei festgestellt, dass die formulierte Gesetzesinitiative „zur Verkehrs-Kapazitätssicherung der Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal (Rheinstrasse Pratteln/Liestal-Initiative)“ den gesetzlichen Erfordernissen entspricht. Mit Verfügung der Landeskanzlei, publiziert im Amtsblatt vom 25. Juni 2015, wurde das formell gültige Zustandekommen der Initiative im Sinne der §§ 64 ff. des Gesetzes über die politischen Rechte vom 7. September 1981 (GpR, SGS 120) festgestellt.

2.2 Wortlaut der Gesetzesinitiative

Gegenstand der Initiative ist ein grundsätzlicher Verzicht auf einen Rückbau der Rheinstrasse (gemäss Projekt HPL Rheinstrasse Pratteln – Liestal). Es soll ein 3-streifiger Ausbau der Rheinstrasse vorgesehen werden, der im Ereignisfall eine umgehende Umleitung des Verkehrs von der A22 auf die Rheinstrasse ermöglicht. Mit der formulierten Gesetzesinitiative werden konkrete Massnahmen verlangt.

Die Initiative hat folgenden Wortlaut:

Kantonale formulierte Gesetzesinitiative "**zur Verkehrs-Kapazitätssicherung der Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal (Rheinstrasse Pratteln/Liestal-Initiative)**"

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

I.

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

§ 43d Verkehrs-Kapazitätssicherung der Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal (neu)

1. *Betreffend das Bauprojekt «Rückbau der Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal» leiten – unter der Federführung des Regierungsrates – die kantonalen Behörden unverzüglich alle rechtlich und sachlich notwendigen Schritte ein, um die Umsetzung der in Absatz 2 beschriebenen Massnahmen zu bewirken. Die im Widerspruch zu diesen Massnahmen stehenden Planungs- und Ausführungsbeschlüsse zum Rückbau der Rheinstrasse sind entsprechend zu ändern.*
2. *Um in ausserordentlichen Situationen (vorübergehend ganze oder teilweise Sperrung des A22-Tunnels) möglichst ohne Verzögerung einen geordneten Verkehrsfluss aufrecht erhalten zu können, sind – unter Beachtung der Umweltverträglichkeit – im Sinne einer Kapazitätssicherung für den Rückbau der Rheinstrasse folgende Massnahmen zu treffen:*
 - a. *Die Strassenführung hat dreispurig (2 vollwertige Fahrstreifen und 1 Mehrzweckstreifen) zu erfolgen. Der in der Mitte liegende Mehrzweckstreifen muss im Ereignisfall umgehend geöffnet werden können. Dafür sind bauliche Massnahmen zu treffen und entsprechende Verkehrsleitsysteme einzurichten.*

- b. *Die Dreispurigkeit der Rheinstrasse darf durch die Ausgestaltung der Verkehrsknoten, der Bushaltestellen oder durch sonstige bauliche Massnahmen nicht behindert werden.*
- c. *Die für die Fussgängerübergänge vorgeschriebenen Schutzeinrichtungen sind technisch so zu gestalten, dass sie im Ereignisfall die vorgesehene umgehende Öffnung der 3. Spur nicht behindern.*

3. *Der Regierungsrat erstattet während der Zeit der Realisierung der beschriebenen Massnahmen der Öffentlichkeit über die getroffenen Massnahmen und über den Sachstand mindestens halbjährlich Bericht.*

II.

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

3. Rechtsgültigkeit der Gesetzesinitiative

Der Regierungsrat hat mit der Vorlage vom 1. Dezember 2015 dem Landrat beantragt, die Initiative auf der Grundlage eines Gutachtens des Rechtsdienstes vom Regierungsrat und Landrat vom 26. Oktober 2015 für rechtsgültig zu erklären und dem Landrat fristgerecht die entsprechende Vorlage 2015/414 überwiesen. Der Landrat beschloss die Rechtsgültigkeit der Initiative in seiner Sitzung vom 17. Dezember 2015 (LRB 438/ 2015).

4. Grundlagen

4.1 Rechtliche Grundlagen

Vorgaben zur Festlegung und zum Ausbau des Strassen- und Wegnetzes sind, neben dem in der Gesetzesinitiative geltend gemachten Strassengesetz vom 24. März 1986, in zahlreichen weiteren eidgenössischen und kantonalen Gesetzen und Verordnungen enthalten.

Daraus ergeben sich jedoch nur ausnahmsweise konkrete Vorgaben zur baulichen und betrieblichen Ausgestaltung von Strassen und Wegen.

Der Verfassungsauftrag zum Bau und Betrieb des öffentlichen Strassennetzes ergibt sich aus dem § 120 „Verkehrswesen“ der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft (SGS 100). Hier wird aufgeführt, dass neben dem Umweltschutz auch volkswirtschaftliche Aspekte gleichberechtigt zu berücksichtigen sind.

Die Planung, der Bau und Betrieb der Kantonsstrassen im Kanton Basel-Landschaft ist vorwiegend im kantonalen Strassengesetz vom 24. März 1986 (SGS 430) geregelt. Im Hinblick auf die Gesetzesinitiative sind die rechtlichen Vorgaben gemäss den §§ 1, 5, 12, 16, 17, 43 und insbesondere § 43a zu erwähnen:

§ 43a 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 usw.;*
- b. *Erarbeiten von vorsorglichen Massnahmen- und Einsatzplänen für unvorhersehbare Verkehrsengpässe und -blockaden bei Unfällen, Elementarereignissen usw.;*
- 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.

4.2 Normen und Richtlinien

Für die Dimensionierung und die Abmessungen des Strassenraums sowie für die Verkehrslenkung gibt es Richtlinien. Es sind dies neben der Gesetzgebung des Bundes und des Kantons Basel-Landschaft die Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) sowie die Richtlinien des Bundesamtes für Strassen (ASTRA).

4.3 Von der Initiative betroffene Strassen

Die Gesetzesinitiative betrifft die A22 vom Anschluss Pratteln-Ost bis zum Anschluss Liestal-Nord sowie die Rheinstrasse zwischen den Kreiseln Hülften und Schauenburgerstrasse.

Der ca. 2.8 km lange Abschnitt der Rheinstrasse lässt sich aufgrund der unterschiedlichen Nutzungen und den unterschiedlichen Verkehrsbelastungen in die folgenden Unterabschnitte unterteilen:

- Abschnitt Anschluss Pratteln-Ost bis Knoten Flachsackerstrasse / Wölferstrasse
- Abschnitt Knoten Flachsackerstrasse bis Knoten Baslerstrasse
- Abschnitt Knoten Baslerstrasse bis Knoten Liestalerstrasse
- Abschnitt Knoten Liestalerstrasse bis Knoten Schauenburgerstrasse

Nach der Eröffnung der A22 im Dezember 2013 konnte die angestrebte Verkehrsentlastung der Rheinstrasse vollumfänglich erreicht werden. Die durchgeführten Verkehrserhebungen ergeben für die einzelnen Abschnitte die folgenden Verkehrsbelastungen:

- | | |
|---|---------------|
| • A22, Dauerzählstelle | 37'300 Fz/Tag |
| • Rheinstrasse, Pratteln-Ost bis Flachsackerstrasse/Wölferstrasse | 11'220 Fz/Tag |
| • Rheinstrasse, Flachsackerstrasse bis Baslerstrasse | 7'850 Fz/Tag |
| • Rheinstrasse, Baslerstrasse bis Liestalerstrasse | 6'500 Fz/Tag |
| • Rheinstrasse, Liestalerstrasse bis Schauenburgerstrasse | 9'600 Fz/Tag |

5. Planungsstand Rheinstrasse

5.1 Ausgangslage

Das Projekt H2 Pratteln-Liestal (HPL) umfasst neben dem Bau der Hochleistungsstrasse auch den parallel verlaufenden Abschnitt der Rheinstrasse. Im rechtskräftigen Projekt H2 Pratteln-Liestal (HPL) ist der Rückbau der Rheinstrasse als flankierende Massnahme enthalten. Das Projekt wurde im Jahr 2002 rechtskräftig. Da das Bauprojekt für den Abschnitt Rheinstrasse aus dem Jahr 1998 stammt und nicht mehr den aktuellen Bedürfnissen bzw. Anforderungen entspricht, waren sich Fachleute, Anstössergemeinden und Werkeigentümer darüber einig, dass das rechtskräftige Rückbauprojekt optimiert werden soll. Eine Anpassung des in der Zwischenzeit veralteten Projektes ist zwingend, damit auch die finanziellen Mittel optimal eingesetzt werden können und so den Grundsätzen des Finanzhaushaltsgesetzes vom 18. Juni 1987 (SGS 310) nachgelebt wird, wonach die Ausgaben nicht nur in der Reihenfolge ihrer Dringlichkeit vorzunehmen sind, sondern auch für jedes Vorhaben die wirtschaftlich günstigste Lösung zu suchen ist (vergl. § 4 FHG).

Aufgrund dieser Ausgangslage wurden vom Kanton Basel-Landschaft ein Mitwirkungsverfahren und anschliessend ein Dialogprozess, unter Einbezug der Bevölkerung, gestartet. Dies mit dem Ziel, das Projekt breit abzustützen und entsprechend zu ertüchtigen. Im Rahmen des Verfahrens musste festgestellt werden, dass aufgrund von sich grundsätzlich widersprechenden Haltungen der interessensvertretenden Organisationen keine einvernehmliche Lösung gefunden werden kann. Der Prozess musste abgebrochen werden. In Rücksprache mit den Anliegergemeinden wurde daraufhin entschieden, den Abschnitt Nord der Rheinstrasse nach Kreisel Hülften bis zum Knoten Wölferstrasse (inklusive Kreisel und Bushaltestelle Kittler) vorzuziehen und separat aufzulegen. Die Planaufgabe fand vom 17.11.2014 bis 16.12.2014 statt. Gegen das aufgelegte Teilprojekt sind von den interessensvertretenden Organisationen mehrere Einsprachen eingegangen. Diese wurden im September 2015 vom Regierungsrat mit RRB 1502 abgewiesen. Gegen diese Abweisung wurde in der Zwischenzeit von verschiedenen Einsprechern beim Kantonsgericht Beschwerde eingereicht; diese Beschwerdeverfahren sind noch pendent.

5.2 Verkehrssituation Rheinstrasse vor Eröffnung der A22

Auf der Rheinstrasse waren vor der Eröffnung der A22 je nach Streckenabschnitt 3 bzw. 4 Fahrstreifen markiert. Die Verkehrsbelastung lag im Jahr 2011 bei rund 38'000 Fz/Tag. Die Verkehrssituation war für alle Betroffenen unbefriedigend:

- Die Knotenpunkte der Rheinstrasse waren hoch belastet, in den Spitzenstunden teilweise überlastet. Dies führte zu entsprechenden Rückstaus. Hiervon war wegen fehlendem Eigenstrasse auch der öffentliche Verkehr betroffen.
- Ein Linksabbiegen in angrenzende Grundstücke und Nebenstrassen war nicht möglich. Um diese Zielorte zu erreichen mussten entsprechende Umwege gefahren werden.
- Für die Fussgänger standen nur wenige Querungsmöglichkeiten zur Verfügung. Die stark vom Verkehr belastete Rheinstrasse stellte eine erhebliche Barriere für den querenden Fussverkehr dar.
- Dem Veloverkehr standen entlang der Rheinstrasse keine Radverkehrsanlagen zur Verfügung.

5.3 Rheinstrasse ab 11. Dezember 2013 (als Zwischenzustand)

Im Dezember 2013 wurde die Umfahrung A22 Pratteln – Liestal (neuer Tunnel Schönthal) in Betrieb genommen. Mit der Inbetriebnahme des neuen Tunnels wurde die bestehende Rheinstrasse zwischen den Anschlüssen Pratteln-Ost (Hüften) bis Liestal-Nord, anlehnend an das rechtskräftige Projekt, auf 2 Fahrstreifen ummarkiert, Querungshilfen für Fussgänger sowie zwei neue Bushaltestellen provisorisch eingerichtet und die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf 50 km/h reduziert. Die angrenzenden Liegenschaften können im aktuellen Betriebszustand nun alle direkt angefahren werden.

Bei Normalbetrieb wird der Verkehr von der neuen Umfahrung aufgenommen. Die auf der Rheinstrasse verbleibenden Verkehrsmengen sind deutlich niedriger als von den Verkehrsprognosen erwartet wurde, d.h. der Verlagerungseffekt ist besser als prognostiziert.

5.4 Rechtskräftiges Projekt 2002 (veraltet)

Das Projekt der Rheinstrasse wurde 2002 rechtskräftig. Das Betriebskonzept sieht eine 2-streifige Verkehrsführung (Fahrbahnbreite 7.00 m), ein einseitiges Trottoir (Breite 2.00 m) und eine beidseitige Grünrabatte mit Baumallee (3.00 m) vor. Separate Velostreifen sind nicht vorgesehen. Am Kreisel Flachsackerstrasse und beim Tannenweg beinhaltet das Projekt 2 Bushaltestellen.

Die Knoten Flachsackerstrasse, Baslerstrasse und Liestalerstrasse sind als Kreisel geplant. Aus Sicherheitsgründen sind alle Zu- und Wegfahrten nur als Rechtsabbieger bzw. Rechtseinmünder vorgesehen worden. Linksabbieger resp. Linkseinmünder werden nicht zugelassen (Rheinstrasse mit durchgezogener Sicherheitslinie); dieser Verkehr muss beim nächstgelegenen Kreisel wenden. Aufgrund der durchgezogenen Sicherheitslinie können langsame Fahrzeuge (z.B. Traktoren) auf dem gesamten Streckenabschnitt nicht überholt werden.

5.5 Projektertüchtigung Rheinstrasse

Mit der unter Einschluss der Bevölkerung erarbeiteten Projektertüchtigung der Rheinstrasse sollen die folgenden Ziele erreicht werden:

- **Zielsetzungen Verkehr:**
 - Sicherstellung der guten Erreichbarkeit der Privat- und Gewerbeliegenschaften.
 - Sicherstellung von ebenerdigen Längs- und Querbeziehungen für alle Verkehrsarten.
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.
 - Anpassung des Strassenraums auf die neue Verkehrssituation im Normalbetrieb.
 - Erhöhung der Attraktivität für Velofahrer und Fussgänger (längs und quer).
 - Gewährleistung eines reibungslosen und verzögerungsfreien ÖV-Betriebs.
 - Behindertengleichstellungsgesetzkonforme Ausbildung der Haltestellen des öV.
- **Zielsetzungen Städtebau und Gestaltung:**
 - Reduzierung der bisherigen Trennwirkung zwischen den Quartieren.
 - Entwicklung eines Rückgrats der Stadtentwicklung und des Siedlungsgebiets.
 - Gestalterische Aufwertung des Strassenraums.
- **Zielsetzung Umweltverträglichkeit:**
 - Gewährleistung der Umweltverträglichkeit gemäss Projekt HPL.

Die aktuelle Planung der Rheinstrasse sieht die folgende Fahrstreifenaufteilung für den motorisierten Verkehr (MIV) vor:

- **Abschnitt Anschluss Pratteln-Ost (Hülften)**
Der Kreisel Hülften sowie die anschliessenden Brückenbauwerke der Rheinstrasse über die A22 wurde bereits im Rahmen des Baus der A22 definitiv erstellt. Dieser Abschnitt verfügt über je einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung.
- **Abschnitt Nord (nach Kreisel Hülften) bis Knoten Flachsackerstrasse / Wölferstrasse:**
Dieser Abschnitt verfügt jeweils über einen Fahrstreifen pro Richtung und, bis zur neuen LSA-geregelten Einmündung der Flachsackerstrasse Nord (neue Erschliessung Industrie- und Gewerbegebiet), über eine kombinierte Rechtsabbiege- und Busspur in Fahrtrichtung Liestal.
- **Abschnitt Knoten Flachsackerstrasse bis Knoten Schauenburgerstrasse:**
In diesem Abschnitt wurde ein Strassenquerschnitt mit jeweils einem Fahrstreifen pro Richtung und einem zusätzlichen Mehrzweckstreifen in Fahrbahnmitte vorgesehen (Gesamtbreite 9.00 - 9.50 m). Der Mehrzweckstreifen übernimmt mehrere Funktionen: Er dient im Normalbetrieb zum einen als Querungshilfe für Fussgänger, als Abbiegehilfe für den MIV bzw. den Veloverkehr und als Überholmöglichkeit für haltende Busse oder Velos. Andererseits wird er als gestalterisches Element eingesetzt. Im Fall einer längerfristigen und planbaren Tunnelsperrung kann der Mehrzweckstreifen in einen 3. Fahrstreifen umgewandelt werden, um den Verkehr einer Tunnelröhre aufzunehmen.

6. Umgesetzte Verkehrsleit-Massnahmen (gemäss § 43a Strassengesetz)

6.1 Normalbetrieb

Mit der Inbetriebnahme des neuen Tunnels wurde das Verkehrsregime auf der bestehenden Rheinstrasse zwischen den Anschlüssen Pratteln-Ost (Hülften) bis Liestal-Nord, in Anlehnung an den rechtskräftigen Rückbau der Rheinstrasse, mit Markierungs- und Signalisationsanpassungen auf 2 Fahrstreifen umgestellt.

Bei Normalbetrieb wird der Verkehr von der neuen Umfahrung aufgenommen. Die auf der Rheinstrasse verbleibenden Verkehrsmengen sind deutlich niedriger als von den Verkehrsprognosen erwartet.

6.2 Lokales Verkehrsmanagement Rheinstrasse

In die Verkehrssteuerung des Tunnels Schönthal wurden Betriebszustände integriert, welche es erlauben, den Verkehr, im Ereignisfall lokal über die Rheinstrasse umzuleiten. Zu diesen Tunnelbetriebszuständen gehören:

- **Betriebszustände (BZ) für die Verkehrssicherheit:**
 - BZ Tunnelsperrung bei Brandalarm
 - BZ Sperrung Tunnelröhre
 - BZ Warnung (Alarmer, Falschfahrer)
- **Betriebszustände (BZ) für das Verkehrsmanagement:**
 - BZ Tunnelsperrung mit lokaler Umleitung zwischen den Anschlüssen
 - BZ Sperrung von Ein- / und Ausfahrten, mit lokaler Umleitung
 - BZ Geschwindigkeitsanzeigen

6.3 Grossräumiger kantonaler Verkehrsmanagementplan (kVMP)

Bei einem Ereignisfall mit einer Tunnelsperrung der A22 am Tag kann der Verkehr insbesondere in den Verkehrsspitzenstunden nicht vollumfänglich über die Rheinstrasse abgewickelt werden. Aus diesem Grund wurde, in Absprache mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA), ein kantonaler Verkehrsmanagementplan (kVMP) erstellt, mit dem Ziel, mittels eines übergeordneten Systems den Verkehr grossräumig über die A2 umzuleiten und damit die lokale Umleitungsroute über die Rheinstrasse zu entlasten.

Im Vordergrund steht die Umleitung über die A2 zwischen den Anschlüssen Liestal (Nr. 8) und Sissach (Nr. 11). Zusätzlich soll der Verkehr von der H12 (aus Richtung Bubendorf) umgeleitet werden. Eine grossräumige Umleitung des Verkehrs ist bereits ab einem Zeitverlust auf der A22 von 10 bis 15 Minuten sinnvoll.

Für das grossräumige Verkehrsmanagement stehen die folgenden Anlagenteile zur Verfügung bzw. sind in Vorbereitung:

- Wechseltexthanzeigen (WTA) auf der Nationalstrasse A2
- Verkehrsinformationsdisplay (VID) auf den Kantonstrassen beim Anschluss Pratteln-Ost (Zufahrten von Pratteln und von Augst) und am Anschluss Liestal-Süd (Zufahrt von Bubendorf)

6.4 Verkehrsmanagement im Sanierungsfall

Zwischen den Randabschlüssen zu den Gehwegen wird die neue Rheinstrasse zwischen Flachsacker- und Schauenburgerstrasse eine Mindestbreite von 9.00 - 9.50 m aufweisen. Diese Breite genügt, um bei einer zukünftigen Sanierung des Tunnels (z.B. in 20 Jahren) den Normalzustand in ein dreistreifiges Verkehrsregime umwandeln zu können. Im Vorfeld der Bauarbeiten müssen entsprechende Massnahmen (z.B. Umgestaltung der Verkehrsknotenpunkte zur Sicherstellung einer genügenden Leistungsfähigkeit) geplant und umgesetzt werden.

7. Beurteilung der Zielsetzung und der einzelnen Forderungen der Gesetzesinitiative

7.1 Zur Zielsetzung der Gesetzesinitiative

Gemäss der vorliegenden Gesetzesinitiative soll grundsätzlich auf den im Projekt HPL vorgesehenen Rückbau der Rheinstrasse verzichtet werden. Die Rheinstrasse soll durchgängig dreispurig ausgestaltet sein mit einem Mittelstreifen, der bei einem Unfall im Tunnel umgehend für den Verkehr geöffnet werden kann. Dieses Konzept soll z.B. durch absenkbare Poller umgesetzt werden.

7.2 Zu den einzelnen Forderungen der Gesetzesinitiative

In der Gesetzesinitiative "zur Verkehrs-Kapazitätssicherung der Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal (Rheinstrasse Pratteln/Liestal-Initiative)" werden unter Absatz 2 folgende konkreten Massnahmen gefordert:

Absatz 2, lit. a: Die Strassenführung hat dreispurig (2 vollwertige Fahrstreifen und 1 Mehrzweckstreifen) zu erfolgen. Der in der Mitte liegende Mehrzweckstreifen muss im Ereignisfall umgehend geöffnet werden können. Dafür sind bauliche Massnahmen zu treffen und entsprechende Verkehrsleitsysteme einzurichten.

Das in Partizipation mit der Bevölkerung erarbeitete Ertüchtigungsprojekt der H2 Pratteln-Liestal, Abschnitt Rheinstrasse, sieht bereits eine entsprechende Umgestaltung der Rheinstrasse im Abschnitt zwischen Kreisel Schauenburgerstrasse und Kreisel Flachsackerstrasse / Wölferstrasse vor. Je Fahrtrichtung wird ein Fahrstreifen und in der Fahrbahnmitte ein Mehrzweckstreifen als Querungs- und Abbiegehilfe vorgesehen. Die gewählte Fahrbahnbreite von 9.00 - 9.50 m stellt sicher, dass im Bedarfsfall ein dritter Fahrstreifen eingerichtet werden kann. Bei langfristigen bzw. planbaren Erfordernissen (z.B. längere Sperrung einer Tunnelröhre für Sanierungsarbeiten) soll so eine temporäre Umleitung des Verkehrs über die Rheinstrasse sichergestellt werden.

Im Abschnitt Flachsackerstrasse bis Kreisel Hülften kann mit den bestehenden, eben erst erstellten Brückenbauwerken beim Kreisel Hülften keine durchgängige 3-streifige Verkehrsführung angeboten werden.

In der Gesetzesinitiative wird im Ereignisfall eine umgehende Öffnung verlangt; eine konkrete Zeitangabe fehlt. Die Analyse von Ereignissen in den Spitzenstunden zeigt, dass eine leistungsfähige alternative Verkehrsführung innert 5 - 15 Min. zur Verfügung stehen muss, ansonsten hat sich der Stau bereits so stark ausgebreitet, dass der Abbau auch beim Anbieten von leistungsfähigen Alternativen lange dauert. Auf dieser Grundlage wird dem Begriff „umgehend“ eine Zeitdauer von 5 – 15 Min. max. zugeordnet.

Die in der Gesetzesinitiative geforderte umgehende Öffnung des Mehrzweckstreifens für den Verkehr bedingt diverse massive Projektergänzungen und die Installation eines entsprechend ausgebauten Leitsystems, damit im Ereignisfall die Umstellung auf eine 3-streifige Verkehrsführung innert 15 Minuten möglich ist und diese sicher erfolgen kann (z.B.: keine Fussgänger mehr auf dem Mehrzweckstreifen) und mit den 3 Fahrstreifen in der Rheinstrasse ein rechtskonformer und sicherer Verkehrsablauf möglich wird:

- Für eine Verkehrsführung in beide Fahrtrichtungen muss, je nach gesperrter Tunnelröhre, für eine eindeutige und sichere Fahrstreifenzuordnung ein Verkehrsbeeinflussungssystem mittels Fahrstreifen-Lichtsignal-System (FLS) vorgesehen werden. Dies bedingt in regelmässigen Abständen das Aufstellen von Signalportalen. Die Portale müssen in einem engen Raster gestellt werden, damit das geltende Verkehrsregime jeweils auch für den aus den Nebenstrassen ein-fahrenden Verkehr deutlich ersichtlich wird.
- Die wichtigsten Knotenpunkte (Knoten Flachsackerstrasse, Baslerstrasse, Liestalerstrasse, Frenkendörferstrasse und Schauenburgerstrasse) müssen voraussichtlich mit Lichtsignalanlagen ausgerüstet werden, um zum einen eine genügende Leistungsfähigkeit auf der Rheinstrasse sicherzustellen und zum anderen den Verkehrsfluss von den Nebenästen regeln zu können. Allenfalls muss der Zufluss der Nebenäste auch ganz unterbunden werden. Dies führt dann zu Umwegfahrten und zu Mehrverkehr auf dem untergeordneten Strassennetz in den Quartieren.
- Für die untergeordneten Nebenstrassen müssen (analog zur Situation vor 2013) die Linksabbiegebeziehungen von und in die Rheinstrasse für alle Verkehrsteilnehmer unterbunden werden, damit der Verkehrsfluss auf der Rheinstrasse gewährleistet werden kann. Dies bedingt eine umfangreiche Wechselwegweisung über den gesamten Projektperimeter (Anzeige von Abbiegeverboten im Ereignisfall). Die betroffenen Quartiere können in diesem Fall nur über Umwege erreicht werden.
- Ähnliches gilt für die Grundstückszufahrten an der Rheinstrasse. Auch hier müssten im Ereignisfall alle Linksabbiegebeziehungen unterbunden werden. Da ungeklärt ist, bei welchen Knoten im Falle der umgehenden Umstellung Linksabbiegebeziehungen angeboten werden können, ist für die Erreichbarkeit der Liegenschaften entlang der Rheinstrasse mit grossen Erschwernissen zu rechnen.

- Die vorgesehenen Fussgängermitteinseln im Bereich des Mittelstreifens müssen durch automatisierte Systeme (z.B. versenkbare Poller) ersetzt werden, welche im Ereignisfall automatisch abgesenkt werden können, um den Fahrstreifen durchgängig befahrbar zu machen.
- Bei automatischen Schaltungen müssen die Betreiber der Anlage (Polizei und Unterhaltungsamt) die Möglichkeit haben, die betroffenen Streckenabschnitte visuell zu überwachen um im Bedarfsfall eingreifen zu können. Dies bedingt die Installation einer Videoüberwachung über den gesamten Streckenabschnitt.
- Da die bestehenden Brückenbauwerke vor dem Kreislauf Hülften keine 3-streifige Verkehrsführung zulassen, müssten entweder die eben erst gebauten Brücken verbreitert oder aber für beide Fahrrichtungen eine zusätzliche temporäre Ein- und Ausfahrt von der A22 zur Wölferstrasse eingerichtet werden.
- Bei einer Verkehrsumleitung entstehen die Stauwurzeln in der Regel im Bereich der Ableitung des Verkehrs von der Stammlinie. Weder der Kreislauf Hülften (Anschluss Pratteln Ost) noch die kurze Verflechtungsstrecke vor dem Kreislauf Schauenburgerstrasse (Anschluss Liestal Nord) sind in der Lage, die zusätzlichen Verkehrsmengen ohne weitergehende bauliche oder flankierende Massnahmen aufzunehmen.

Neben diesen umfangreichen Projektergänzungen müssen folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Bei einem grösseren Ereignis im Tunnel (z.B. bei einer Kollision mit mehreren Fahrzeugen mit Verletzten oder im Brandfall) dient die Rheinstrasse für die Dauer der Rettungsarbeiten als Rettungsachse und für die Einrichtung eines Schadensplatzes. In diesen Fällen macht eine sofortige Ableitung des Verkehrs auf die Rheinstrasse keinen Sinn. Eine Verkehrsumleitung darf sinnvollerweise erst mit erheblichen Verzögerungen erfolgen, nach vollständigem Abschluss der Rettungsarbeiten.
- Bis zum jetzigen Zeitpunkt gibt es in der Schweiz keine vergleichbaren Anlagen mit ähnlichen Randbedingungen (Kantonsstrasse innerorts mit Anschlussknoten einer Hochleistungsstrasse). Es bestehen keine Erfahrungen mit vollautomatischen Ableitungen des Verkehrs von der Nationalstrasse und einer gleichzeitigen Anpassung des Verkehrsregimes auf dem untergeordneten Strassennetz.

Absatz 2, lit. b: Die Dreispurigkeit der Rheinstrasse darf durch die Ausgestaltung der Verkehrsknoten, der Bushaltestellen oder durch sonstige bauliche Massnahmen nicht behindert werden.

Wenn auf der Rheinstrasse im Ereignisfall umgehend 3 Fahrstreifen zur Verfügung gestellt werden müssen, bedingt dies, dass die Verkehrsknoten bereits vorgängig entsprechend ausgebaut werden. Die bisher geplanten Verkehrskreisel müssten gemäss heutiger Einschätzung mit entsprechenden Bypässen in beide Richtungen ergänzt werden (2-streifige Kreisel). Dies würde jedoch einen zusätzlichen Landerwerb bedingen, der aufgrund der bestehenden angrenzenden Bebauung kaum realisierbar ist bzw. nur mit massiven Eingriffen in die bestehende Umgebung möglich wäre. Alternativ müssen alle Knoten auch für den Grundzustand bereits als Knoten mit Lichtsignalanlagen und einer entsprechenden Anordnung der Fahrstreifen ausgebildet werden. Hierbei entfallen die grossen Vorteile eines Kreisels für den Normalbetrieb, wie z.B. die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Minderung der Geschwindigkeit, die Verstetigung des Verkehrsflusses mit den dadurch erreichten Verbesserungen für den Umweltschutz mit weniger Abgasen und Lärm, die Aufwertung des Ortsbildes sowie die geringeren Betriebs- und Unterhaltskosten.

Die Bushaltestellen müssen konsequent als Busbuchten ausgebildet werden. Im vorliegenden Er-tüchtigungsprojekt ist dies bereits mehrheitlich so vorgesehen worden. Im Bereich der Haltestelle Ebene würde eine Ausbildung der Haltestelle als Busbucht einen zusätzlichen Landerwerb erfor-derlich machen (als Alternative dürfte die Bushaltestelle im Ereignisfall nicht mehr bedient werden).

Absatz 2, lit. c: Die für die Fussgängerübergänge vorgeschriebenen Schutzeinrichtungen sind technisch so zu gestalten, dass sie im Ereignisfall die vorgesehene umgehende Öffnung der 3. Spur nicht behindern.

Die im Projekt vorgesehenen Querungshilfen für Fussgänger könnten in diesem Fall nicht mit den üblicherweise eingesetzten Schutzinseln im Bereich der Mehrzweckstreifen ausgerüstet werden. Vielmehr müssten automatisierte Systeme vorgesehen werden (z.B. versenkbare Poller), welche es ermöglichen, den Mittelstreifen unmittelbar für den Verkehr freizugeben. Damit entfällt dann die Möglichkeit für die Fussgänger, die Strasse an diesen Orten zu queren. Die Konsequenzen hier-von sind:

- Markierte Fussgängerstreifen müssen mit einer zusätzlichen Lichtsignalanlage ausgerüstet werden, um den Fussgängern im Ereignisfall weiterhin ein sicheres Queren der Strasse zu ermöglichen.
- Fussgängerquerungen (ohne markierten Fussgängerstreifen) müssen im Ereignisfall aufgehoben werden. Die Fussgängerinnen und Fussgänger müssen in diesem Fall einen Umweg zu einem gesicherten Übergang in Kauf nehmen.
- Alternativ dazu müssten im Projekt neue und teure Fussgängerunter- oder überführungen er-stellt werden, um auch im Umleitungsfall ein Queren der Rheinstrasse für Fussgänger zu er-möglichen bzw. den Verkehrsfluss auf der Rheinstrasse infolge der Fussgängerquerungen nicht zu behindern.

7.3 Finanzielle Auswirkungen

Gemäss den bisher erarbeiteten Planungsgrundlagen werden die Kosten für die angestrebte Pro-jektertüchtigung der Rheinstrasse (mit einer Strassenbreite von 9.00 - 9.50 m, Bushaltestellen mehrheitlich als Busbuchten ausgebildet) auf rund CHF 39 Mio. geschätzt (KV-Entwurf 2013).

Die unter Kapitel 7.2 beschriebenen Projektergänzungen führen zu einer massiven Verteuerung des Projektes. Für die Planung und Umsetzung der erforderlichen Massnahmen wie

- Einrichtung eines Leitsystems mit Fahrstreifenlichtsignalen (FLS)
- Einrichten von Lichtsignalanlagen an den Knoten und Fussgängerstreifen
- Montage zusätzlicher Wechselsignale mit Vorschriftssignalen (z.B. Linksabbiegeverbote in al-len Nebenstrassen)
- Installation eines Pollersystems zur automatisierten Freigabe des Mehrzweckstreifens
- Videoanlage zur Überwachung der automatisierten Schaltungen
- Behebung des Engpasses der bestehenden Brückenbauwerke beim Kreisel Hülften (z.B. tem-poräre Ein- / Ausfahrten von der A22 in die Wölferstrasse)

wurden Mehrkosten von minimal **CHF 20 Mio.** abgeschätzt (sehr grobe Schätzung, da der genaue Umfang der erforderlichen Massnahmen im Moment - ohne Projektstudie - nicht bekannt ist. Da keine Erfahrungen mit analog funktionierenden Systemen bekannt sind, besteht zudem das Risiko, dass wichtige Kostentreiber nicht korrekt erkannt werden).

Neben den zusätzlichen Investitionskosten für die Verkehrsmanagementsysteme fallen auch jährlich erhebliche Betriebs- und Wartungskosten an. Es wird ein regelmässiger Unterhalt der elektrischen Anlagenteile erforderlich, damit diese im Ereignisfall betriebsbereit sind. Nach bisherigen Erfahrungen muss mit jährlich wiederkehrenden Kosten von bis zu CHF 500'000.- gerechnet werden.

7.4 Ablehnung der Gesetzesinitiative

Der Regierungsrat empfiehlt die formulierte Gesetzesinitiative „zur Verkehrs-Kapazitätssicherung der Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal (Rheinstrasse Pratteln/Liestal-Initiative)“ abzulehnen und legt einen Gegenvorschlag vor. Die Ablehnung wird u.a. wie folgt begründet:

Das aktuelle, partizipativ erarbeitete Projekt zur Umgestaltung und Erneuerung der Rheinstrasse sieht bereits jetzt eine Fahrbahnbreite von 9.00 - 9.50 m vor. Damit wird sichergestellt, dass eine 3-streifige Verkehrsführung auf der Rheinstrasse im Abschnitt Flachsackerstrasse bis Schauenburgerstrasse grundsätzlich möglich wird. Bisher war die Einrichtung eines dritten Fahrstreifens jedoch nur für langfristige und planbare Tunnelsperrungen (Sanierungsfall) vorgesehen worden. Für kurzfristige Sperrungen und Ereignisse stehen die Kapazitätsreserve der Rheinstrasse sowie die Ausweichroute über die A2 zur Verfügung.

Die von der Initiative geforderte umgehende Öffnung des Mehrzweckstreifens im Ereignisfall (innert max. 15 Minuten) bedingt umfangreiche elektromechanische Installationen in Form eines automatischen Systems zur Freigabe des Mehrzweckstreifens (z.B. Poller), von Portalen mit Wechsellichtsignalen zur sicheren Führung des Verkehrs sowie einer ergänzenden Verkehrsüberwachung. Zum aktuellen Zeitpunkt kann die Machbarkeit eines solchen Regimes im Hinblick auf die Einhaltung des Strassenverkehrsgesetzes und der Signalisationsverordnung noch nicht definitiv bestätigt werden. Hier sind Mehrkosten und/oder zusätzliche Behinderungen für Anwohner bezüglich der Erschliessungssituation nicht undenkbar.

Die Knotenpunkte müssen voraussichtlich als konventionelle Knoten mit Lichtsignalanlage ausgebildet werden. Ein solcher Streckenausbau und die zusätzlichen Massnahmen zur Behebung des Engpasses der bestehenden Brückenbauwerke beim Kreisell Hülfen führen nicht nur zu erheblichen zusätzlichen Investitions- und Betriebskosten, welche für nur selten eintretende Ereignisfälle vorgehalten werden müssen (seit Inbetriebnahme der A22 wurden von der Polizei im Tunnel zwei Verkehrsunfälle dokumentiert), sondern verhindern auch, dass die Zielsetzungen der angestrebten Projektfortschreibung Rheinstrasse erreicht werden können. Die verkehrlichen, städtebaulichen und gestalterischen Zielsetzungen der Projektfortschreibung wie eine Reduzierung der bisherigen Trennwirkung zwischen den Quartieren, eine Verbesserung der Erreichbarkeit der Liegenschaften und eine gestalterische Aufwertung des Strassenraums werden mit einem solchen Ausbau verhindert. Ein entsprechender ausgebauter Streckenquerschnitt würde eher einem Autobahnabschnitt gleichen als einer Kantonsstrasse innerorts.

Zusammenfassend sprechen folgende Argumente gegen die eingereichte Gesetzesinitiative:

- Die geforderte umgehende Bereitstellung von 3 Fahrstreifen (= Öffnung des Mehrzweckstreifens im Ereignisfall, Vorhalten temporäre Anschlüsse etc.) bedingen bauliche Massnahmen und umfangreiche elektromechanische Installation (Leitsystem, Poller, Verkehrsüberwachung). Diese verursachen hohe Investitions- und Betriebskosten.
- Bei grösseren Ereignissen im Tunnel ist eine umgehende Aktivierung von 3 Fahrstreifen auf der Rheinstrasse nicht möglich, da die Rheinstrasse im Normalfall den Ereignisdiensten als Rettungsachse und zur Einrichtung eines Schadenplatzes zur Verfügung stehen muss. Das heisst, die Anlage kann gar nicht eingesetzt werden. Die Wahrscheinlichkeit, dass die Anlage

dem Zweck entsprechend effektiv eingesetzt werden kann, ist relativ klein; d.h. das Kosten- / Nutzen – Verhältnis ist sehr schlecht.

- Bisher gibt es keine Betriebserfahrungen mit Anlagen zur automatischen Umleitung des Verkehrs und einer gleichzeitigen automatischen Anpassung des Verkehrsregimes auf dem untergeordneten Strassennetz. Zum aktuellen Zeitpunkt kann die Machbarkeit der verlangten umgehenden Umstellung (innert 5 - 15 Min.) des Verkehrsregimes im Hinblick auf Einhaltung des Strassenverkehrsgesetzes und der Signalisationsverordnung nicht definitiv bestätigt werden; die Anlage wäre ein Pilotprojekt mit den entsprechenden Risiken (Kosten / Machbarkeit).
- Die formulierten Ziele einer siedlungsverträglichen und gewerbefreundlichen Umgestaltung der Rheinstrasse werden mit einem entsprechenden Projekt nicht erreicht.

Die vorliegende Gesetzesinitiative verlangt gemäss Ansicht des Regierungsrates zu teure Massnahmen mit zu hohen Risiken bzgl. Kosten und Machbarkeit ohne gesicherten Nutzen, die Ziele einer siedlungsverträglichen und gewerbefreundlichen Rheinstrasse sind nicht erreichbar. Deshalb wird die Initiative vom Regierungsrat abgelehnt.

8. Gegenvorschlag zur eingereichten Gesetzesinitiative

Der Regierungsrat lehnt die formulierte Gesetzesinitiative „zur Verkehrs-Kapazitätssicherung der Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal (Rheinstrasse Pratteln/Liestal-Initiative)“ aus den genannten Gründen insgesamt ab. Dennoch anerkennt der Regierungsrat gute Ansätze der Gesetzesinitiative, die in die weitere Planung der Rheinstrasse einfliessen sollten und zu einer Ergänzung der bisher vorgesehenen Verkehrsmanagement-Massnahmen für den Autobahnabschnitt der A22 führen können.

Mit den bisher eingeplanten Verkehrsmanagement-Massnahmen (siehe Kapitel 6), die eine Umleitung des Verkehrs über die Rheinstrasse (nachts, Randzeiten) und eine zusätzliche grossräumige Verkehrsumleitung über die A2 (Tag) vorsehen, bleibt die Erreichbarkeit der Region bei einer kurzen Sperrung des Tunnels gewährleistet, auch wenn in diesem Fall, insbesondere während den starken Verkehrsspitzenzeiten, mit Verkehrsüberlastungen und entsprechendem Rückstau und Zeitverlusten gerechnet werden muss. Diese sind jedoch begrenzt, da mit der A2 eine grossräumige Umfahrung besteht, zu der auch verschiedene Querverbindungen bestehen. Diese Querverbindungen wie z.B. die Arisdorferstrasse in Liestal zum Anschluss Arisdorf werden zwar nicht offiziell signalisiert, sind den Pendlern aber bekannt und werden in solchen Fällen benutzt.

Hingegen kann nicht ausgeschlossen werden, dass das Bauwerk der A22 durch ein Ereignis wie einen Brand derart beschädigt wird, dass der Tunnel für einen längeren Zeitraum nicht mehr befahrbar ist (siehe schwere Unfälle im Gotthard- oder im Mont-Blanc-Tunnel). In einem solchen Fall oder bei länger andauernden ordentlichen Unterhaltsarbeiten wäre die Region Liestal über einen längeren Zeitraum von massiven Verkehrsproblemen betroffen. Für einen solchen Fall sollten sinnvollerweise in der Tat ergänzende Verkehrsmanagement-Massnahmen vorgesehen werden, welche den Kollaps vermeiden und es ermöglichen, innerhalb einer nützlichen Frist (innert weniger Tage) auf der Rheinstrasse eine temporäre 3-streifige Verkehrsführung einzurichten. Mit einer solchen Umsetzungsfrist besteht die Möglichkeit, ein sicheres und leistungsfähiges Verkehrsregime einzurichten, ohne dass dafür umfangreiche automatisierte, elektromechanische Einrichtungen vorgehalten und unterhalten werden müssen.

Der Regierungsrat hat sich aus diesen Gründen dazu entschieden, zur der Gesetzesinitiative „zur Verkehrs-Kapazitätssicherung der Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal (Rheinstrasse Pratteln/Liestal-Initiative)“ einen formulierten Gegenvorschlag auszuarbeiten und dem Landrat zum

Beschluss vorzulegen. Der Gegenvorschlag sieht als Ergänzung und deutliche Verbesserung zu den bisherigen Planungen (Fahrbahnbreite 9.0 - 9.5 m mit Mehrzweckstreifen) folgende Massnahmen vor, damit eine 3-streifige Verkehrsführung auf der Rheinstrasse innerhalb einer Frist von wenigen Tagen umgesetzt werden kann:

- Die Mittel- und Zufahrtsinseln der geplanten Kreisverkehrsplätze werden in der Art vorbereitet, dass Sie im Ereignisfall schnell abgeräumt und als Verkehrsfläche genutzt werden können. Es werden vorsorgliche Massnahmen getroffen, damit eine schnelle Umwandlung in einen Knoten mit Lichtsignalanlage oder einen Kreisel mit einem Bypass in die erforderliche Richtung möglich wird.
- Die Mittelinseln bei den Fussgängerquerungen werden in der Art auf der Fahrbahn aufgesetzt, dass Sie im Bedarfsfall schnell vollständig demontiert werden können. Dies gilt analog für allfällige Gestaltungsmassnahmen; insbesondere im zentralen Bereich zwischen Basler- und Bahnhofstrasse.
- Im Bereich der markierten Fussgängerstreifen werden vorsorgliche Massnahmen getroffen, damit bei einem 3-Spurbetrieb eine Lichtsignalanlage für Fussgänger in Betrieb genommen werden kann. Die Fussgängerunterführung bei der Bahnhofstrasse wird nicht aufgehoben, sondern beibehalten, damit bei einem 3-Spur-Regime der oberirdische Fussgängerstreifen geschlossen werden kann.
- Im Abschnitt Wölferstrasse bis Kreisel Hülften wird als Ergänzung des Halbanschlusses Frenkendorf / Füllinsdorf Nord eine temporäre Einfahrt zur A22 eingerichtet, um den Kreisel Hülften und die vorgelagerten zweistreifigen Brückenbauwerke mit einer dritten Spur vom Verkehr zu entlasten.
- Die Haltestellen für den öffentlichen Verkehr werden so realisiert, dass haltende Busse mit dem Verkehrsfluss verträglich sind; d.h. die Haltestellen werden soweit als möglich als Buchten bzw. analog ausgebildet.
- Die benötigten Signalisations- und Markierungspläne werden mit den Fachstellen vorbereitet und genehmigt, damit im Bedarfsfall die benötigten Markierungsergänzungen (Sondermarkierung) und Signalisationsergänzungen (Blechsinnale) unmittelbar umgesetzt werden können.

Die für den Gegenvorschlag benötigten zusätzlichen finanziellen Mittel werden deutlich niedriger als bei der Gesetzesinitiative eingeschätzt, da grösstenteils auf automatisierte elektromechanische Einrichtungen verzichtet werden kann. Sie sind vorwiegend erforderlich für:

- Ergänzung des Halbanschlusses Frenkendorf / Füllinsdorf Nord mit einer temporären Einfahrt von der Wölferstrasse in die A22 inkl. Beschleunigungsspur
- Einrichtung von vorsorglichen Lichtsignalanlagen an den Knoten bzw. vorsorgliche Massnahmen zur Aktivierung eines Bypasses.
- Einrichtung von vorsorglichen Lichtsignalanlagen bei Fussgängerstreifen.

Die zusätzlichen Investitionskosten werden auf ca. **CHF 4 Mio.** geschätzt (sehr grobe Schätzung, da der genaue Umfang der erforderlichen Massnahmen im Moment - ohne Projektstudie - nicht bekannt ist). Hinzu kommen wiederkehrende Kosten für die Einrichtung und den Rückbau der temporären Signalisierungs- und Markierungsarbeiten von ca. CHF 100'000.- pro Einrichtungsfall.

Die A22 bzw. der Schönthaltunnel müssen in voraussichtlich ca. 20 - 30 Jahren instandgesetzt werden, und dafür muss für längere Zeit jeweils eine Tunnelröhre gesperrt werden. Für diese Sperren ist die Rheinstrasse (neben der A2 als grossräumige Umfahrung) als Ausweichstrecke vor-

gesehen, die dafür mit 3 Fahrstreifen betrieben werden soll. Das heisst, dass die vorgesehenen Massnahmen gemäss Gegenvorschlag zu gegebener Zeit sowieso benötigt werden; die Massnahmen werden also nur vorgezogen. Auch wenn die vorgesehene 3-streifige Verkehrsführung auf der Rheinstrasse nie umgesetzt wird, sind die Investitionen also nicht nutzlos, sondern sozusagen „als Versicherung“ mit zusätzlichem Wert vorzeitig realisiert worden.

Da mit dem Gegenvorschlag auch auf nicht planbare Sperrungen innert wenigen Tagen reagiert werden muss, sind die Massnahmen voraussichtlich etwas kostspieliger als bei Massnahmen, welche nur für eine planbare Instandsetzung des Tunnels erforderlich werden.

Der Regierungsrat ist aber überzeugt, dass die zusätzlichen – im Endeffekt nur vorgezogenen - Kosten des Gegenvorschlags vertretbar sind, da mit einem relativ geringeren Aufwand neben der A2 die Rheinstrasse innert wenigen Tagen als Ausweichstrecke zur Verfügung steht, falls die A22 bzw. eine der Tunnelröhren ungeplant für längere Zeit gesperrt werden muss. So kann die Zuverlässigkeit der Verkehrsinfrastruktur im Ergolzthal klar verbessert werden kann, beträchtliche volkswirtschaftliche Stauschäden können massiv reduziert werden.

9. Antrag

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, die formulierte Gesetzesinitiative „zur Verkehrs-Kapazitätssicherung der Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal (Rheinstrasse Pratteln/Liestal-Initiative)“ abzulehnen und dem vom Regierungsrat ausgearbeiteten Gegenvorschlag gemäss beiliegendem Entwurf zuzustimmen.

Liestal, 23. Februar 2016

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Anton Lauber

der Landschreiber:

Peter Vetter

Beilagen:

- Landratsbeschluss (Entwurf)

Landratsbeschluss

über die formulierte Gesetzesinitiative „zur Verkehrs-Kapazitätssicherung der Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal (Rheinstrasse Pratteln/Liestal-Initiative)“

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der Änderung des Strassengesetzes gemäss Beilage wird zugestimmt.
2. Die formulierte Gesetzesinitiative „zur Verkehrs-Kapazitätssicherung der Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal (Rheinstrasse Pratteln/Liestal-Initiative)“ wird abgelehnt.
3. Im Rahmen der Volksabstimmung wird den Stimmberechtigten empfohlen, die formulierte Gesetzesinitiative „zur Verkehrs-Kapazitätssicherung der Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal (Rheinstrasse Pratteln/Liestal-Initiative)“ abzulehnen und der Änderung des Strassengesetzes im Sinne eines direkten Gegenvorschlags des Landrats zuzustimmen.

Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber:

Strassengesetz

Änderung vom ...

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

I.

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

§ 43d Bauprojekt Rückbau der Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal (neu)

¹ Das umweltverträglich auszuführende Bauprojekt «Rückbau der Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal» ist vorsorglich so auszugestalten, dass für länger dauernde Sperrungen der A22, insbesondere der Tunnelröhren, die Rheinstrasse mit 3 Fahrstreifen betrieben werden kann.

² Ab dem Knoten Rheinstrasse/Wölferstrasse südwärts bis zum Kreisel Schauenburgstrasse hat die Fahrbahn eine Gesamtbreite von mindestens 9 Metern einzuhalten. Die 2-spurige Fahrbahn mit einem Mehrzweckstreifen in der Mitte und die Knoten sind so auszugestalten, dass bei voraussichtlich länger dauernden Sperrungen der A22, insbesondere der Sperrung einer oder beider Tunnelröhren wegen Schadenereignissen, eine temporäre 3-spurige Verkehrsführung innert weniger Tage eingerichtet werden kann.

³ Die Haltestellen für den öffentlichen Verkehr sind so zu realisieren, dass sie mit dem dreispurigen Verkehrsfluss verträglich sind.

⁴ Ab dem Knoten Rheinstrasse/Wölferstrasse ist vorsorglich eine temporäre Einfahrt in die A22 in Richtung Basel zu realisieren (als Ergänzung des Halbanschlusses Frenkendorf/Füllinsdorf Nord).

⁵ Den Bedürfnissen des Langsamverkehrs ist Rechnung zu tragen.

⁶ Mit Inkrafttreten dieser Bestimmungen werden sämtliche damit in Widerspruch stehenden kantonalen Nutzungsplanungen und damit zusammenhängende Beschlüsse, insbesondere das am 12. August 2002 rechtskräftig erklärte Teilprojekt Rheinstrasse, aufgehoben.

II.

Keine Fremdänderungen.

III.

Keine Fremdaufhebungen.

IV.

Der Regierungsrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens.