

Beschluss des Landrats vom 24.03.2022

Nr. 1411

11. Netzenunterführung Sissach – Verkehrsentlastung: Dynamische Sensitivitätsanalyse und Reduktion Planungshorizont

2018/972; Protokoll: gs, md

Im Postulat 2018/972, so sagt Kommissionspräsident **Urs Kaufmann** (SP), werde der Regierungsrat gebeten, eine Sensitivitätsanalyse für den Sissacher Knoten Bahnhofstrasse/Zunzgerstrasse durchzuführen – und auf dieser Basis zu prüfen, ob der Planungshorizont für eine Unterführung im Gebiet Netzen auf zehn Jahre verkürzt werden sollte. Der Regierungsrat berichtete, dass eine Verkehrssimulation erstellt worden sei, dies als Basis für die gewünschte Sensitivitätsanalyse. Im November 2019 wurden Verkehrserhebungen durchgeführt. Zudem wurden verschiedene Szenarien betrachtet, einerseits mit dem aktuellen Verkehrsaufkommen gemäss Zählung und andererseits aufgrund der möglichen künftigen Verkehrsentwicklung bis ins Jahr 2040. Das Verkehrswachstum wurde mit den raumplanerisch hinterlegten Entwicklungen im Bereich Siedlung und Arbeit für jede Verkehrsverbindung berechnet. Dies ergab eine Zunahme des Verkehrs um 5 %. Ebenfalls betrachtet wurde zusätzlich ein Szenario mit einer Verkehrszunahme um 10 % für das Jahr 2040. Die Erhebungen zeigten, dass auf der Hauptstrasse ein langer Rückstau festzustellen war, der dadurch entsteht, dass Fahrzeuge links in die Rheinfelderstrasse abbiegen und ein Überholen nur zum Teil möglich ist. Ebenso kommt es bei der Zunzgerstrasse zu Rückstaus. Fahrzeuge auf der Bahnhofstrasse sind vortrittsberechtigt, kommen aber nicht an den links abbiegenden Fahrzeugen vorbei. Die Simulation mit der heutigen Infrastruktur ergab, dass es zwar immer wieder zu längeren Rückstaus kommt, die Verkehrsqualitätsstufe C (zufriedenstellend) oder D (ausreichend) aber auch bei einer Verkehrszunahme noch gewährleistet werden kann. Die Verkehrsqualitätsstufe basiert auf der berechneten mittleren Stauzeit.

2025 ist ohnehin eine Instandsetzung der betroffenen Knoten und Strassen in Sissach vorgesehen und deshalb wurden mögliche Optimierungen untersucht, welche dann umgesetzt werden könnten. Eine Verbreiterung mit teilweisem Mehrzweckstreifen in der Mitte würde zu mehr Platz führen, damit der geradeaus fahrende Verkehr die links abbiegenden Fahrzeuge überholen kann. Als Kernelement soll ein Kreisell zur Verbesserung des Verkehrsflusses führen. Die Simulation mit der so optimierten Infrastruktur ergab, dass die Bahnhofstrasse Nord den höchsten Rückstau und die grösste Verkehrsbelastung haben wird, ebenso die Poststrasse. In der Summe würde sich aber eine Verbesserung des Verkehrsflusses ergeben.

Das Fazit der Abklärungen ist: Bei der angenommenen Verkehrszunahme würde die Kapazitätsgrenze mit der heutigen Infrastruktur immer häufiger überschritten. Mit der optimierten Infrastruktur könnte über den Betrachtungshorizont bis 2040 eine ausreichende Kapazität geschaffen werden – und diese Lösung soll nun mit der Gemeinde besprochen und dann ca. 2025 umgesetzt werden. Eine neue Strassenunterführung im Gebiet Netzen würde die Verkehrsmenge beim Knoten in Sissach um ca. 30 % reduzieren. Die Netzenunterführung ist aber als langfristige und sehr teure Massnahme zu betrachten – und es braucht gemäss Regierungsrat keine Kürzung des Zeithorizonts im Richtplan, da ja bereits mit der geplanten kostengünstigen Optimierung Verbesserungen möglich sind. Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, das Postulat abzuschreiben.

Eintreten war in der Kommission unbestritten. Die Kommission diskutierte einerseits über die geplanten Massnahmen und andererseits über die Alternativen «Optimierung der Infrastruktur bei den Knoten in Sissach» versus «Netzenunterführung». Ein Teil der Kommission begrüsst die Optimierungsmassnahmen, während andere äussern, der vorgesehene Kreisell könne das Stauproblem nicht lösen und sei nicht nötig, da die Fussgängerstreifen bzw. die Fussgängerflüsse den

Rückstau verursachen, sobald ein Zug ankomme. Bereits jetzt seien die Platzverhältnisse eng und es stelle sich die Frage, ob der Platz für einen Mehrzweckstreifen ausreiche. Die Verwaltung erklärte, der Strassenraum werde anders gestaltet, um den nötigen Platz zu erhalten. Es brauche Mittelinseln für die Fussgängerquerungen; zudem könne ein Mehrzweckstreifen den Fahrzeuglenkern helfen, richtig zu fahren. Der Platz reiche aus, damit zwei Personenwagen aneinander vorbeikämen bzw. nicht wegen Linksabbiegern anhalten müssten. Entweder werde das eine Trottoir oder der Mehrzweckstreifen allenfalls etwas schmaler. Ein Kommissionsmitglied gab zu bedenken, dass die Velofahrenden vergessen gingen. Dazu hielt die Direktion fest, diese könnten den Mehrzweckstreifen ebenfalls nutzen, der einen gewissen Schutz biete. Allerdings verbessere sich für sie deren Situation nicht wirklich. Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich nach dem Anteil des Ziel- und Quellverkehrs. Gemäss BUD wurde dies nicht detailliert untersucht, jedoch habe die Verkehrssimulation gezeigt, dass der Knoten durch die Unterführung wohl um etwa 30 %, d. h. um 500 Fahrzeuge, entlastet werden könnte. Die Verwaltung wies aber darauf hin, dass wegen der nicht ganz einfachen topografischen Verhältnissen vertiefte Abklärungen zur Machbarkeit einer Unterführung nötig wären. Die Bahnlinie müsste gequert werden, was ein grosses Bauwerk bedinge. Es stelle sich die Frage der Verhältnismässigkeit. Die Instandsetzung der Infrastruktur müsse sowieso per 2025 erfolgen, und die vorgesehenen Massnahmen seien bereits eine Verbesserung. Die Kommission beantragt dem Landrat mit 12:1 Stimmen, das Postulat abzuschreiben.

– *Eintretensdebatte*

Saskia Schenker (FDP) weist darauf hin, dass sie sich bereits im November 2018 nach dieser Problematik erkundet habe. Seither ist viel Zeit vergangen und nun ist sie als Urheberin des Vorstosses ziemlich zufrieden mit der Vorlage. Im Jahr 2018 standen dem Regierungsrat nur die Zahlen einer statischen Verkehrsanalyse zur Verfügung und aufgrund dieser Angaben hat er keinen Handlungsbedarf erkannt. Danach wurde Saskia Schenker von Verkehrsexperten darauf aufmerksam gemacht, dass diese Analyse nicht ausreiche. Es brauche eine dynamische Sensibilitätsanalyse. Eine solche liegt nun vor. Das Ergebnis zeigt, dass Handlungsbedarf besteht. Darüber hinaus kommt der Regierungsrat zum Schluss, dass er Massnahmen auch direkt umsetzen muss. Das nun eine konkrete Massnahme erfolgt, ist ein erfreulicher Erfolg für das Postulat. Womit die Rednerin nicht ganz einverstanden ist, ist die Antwort auf den zweiten Teil des Postulats. Im Postulat wurde gefordert, die Verkürzung des Planungshorizonts der Netzenunterführung zu prüfen (und zu berichten). Der Regierungsrat kommt zum Schluss, dass der Planungshorizont nicht verkürzt werden und bei 2040 bleiben soll. Jedoch wird in der Postulatsantwort auch klar festgehalten, dass die Netzenunterführung wirklich eine Entlastung des Knotensystems in Sissach bewirken würde. Er geht davon aus, dass dies mit der Kreiselmassnahme bereits in der Zwischenzeit erreicht werden kann. Dazu muss klar festgehalten werden, dass die Verkehrsüberlastung auch damit zusammenhängt, wie sich die Einwohnerzahlen in Sissach und Umgebung in den nächsten Jahren entwickeln. Das ist ein Punkt, welcher insbesondere auch dann berücksichtigt werden muss, wenn die Kreiselmanagement in Angriff genommen wird. Parallel dazu muss ein Monitoring und eine Prüfung gemacht werden, ob es nach Kosten-Nutzen-Abwägungen nicht Sinn machen würde, die Netzenunterführung schon früher in Angriff zu nehmen. Die beiden Varianten müssen auch einander gegenüber gestellt werden. An diesem Punkt wird Saskia Schenker sicher dran bleiben und zu gegebener Zeit nachfragen. Das eine ist die Entlastung der Hauptstrasse – dort gibt es eine Verkehrsüberlastung. Das andere ist der Ausweichverkehr rundherum. Dieser Ausweichverkehr, z. B. auch der Lastwagen über Itingen, wird mit dem Kreisel nicht eliminiert. Solche Bewegungen sind heute schon in ziemlichem Ausmass vorhanden und werden zur Gewohnheit. In Bezug auf die Bedenken eines Kommissionsmitglieds betreffend Velofahrerinnen und Velofahrern: Die Votantin wohnt in Itingen und fährt immer nur mit dem Velo nach Sissach. So wie der Kreisel geplant ist, kommt man

als Velofahrerin und Velofahrer dort um einiges besser durch als heute mit den vielen Einfahrten und Stoppstrassen. Deshalb scheinen diese Bedenken unbegründet. Die Massnahme sollte nicht missbraucht werden, um noch anderes einzubringen und dadurch die Verbesserung zu verzögern. Vielmehr muss jetzt geschaut werden, dass die Hauptstrasse in Sissach entlastet werden kann. Dort in den Spitzenzeiten ständig im Stau zu stehen ist unschön und belastend, auch für die Bevölkerung. Alles in allem dankt Saskia Schenker dafür, dass gehandelt wird. Es ist nicht immer der Fall, dass bei einem Postulat mit konkreten Massnahmen reagiert wird. Die Rednerin wird trotzdem alles im Auge behalten und sich im gegebenen Zeitpunkt wieder melden.

Sandra Strüby-Schaub (SP) legt dar, dass das Postulat tatsächlich zu konkreten Massnahmen geführt habe. Die Prüfung, wie es mit dem Verkehrsfluss in Sissach aussieht, wurde sehr ausführlich gemacht. Mit den anstehenden Veränderungen werden die Themen aus dem Postulat sicher berücksichtigt werden – vor allem auch mit der Abzweigung der Rheinfelderstrasse in Richtung Wintersingen. Die Massnahmen werden hier sicher eine Änderung bringen. Und auch bezüglich Kreisel teilt die Rednerin die Ansicht von Saskia Schenker: Für die Velofahrenden wird es dadurch eine Verbesserung geben. Die ganze Verkehrsleitung wird dadurch sicher optimiert. Deshalb sieht die SP-Fraktion keine Notwendigkeit für ein Vorverlegen der Netzenunterführung. Wie die Vorrednerin richtig gesagt hat, wird es sich noch zeigen, wie sich die Massnahmen auswirken und was es danach noch zu tun gibt. In diesem Sinne ist die SP-Fraktion für Abschreibung des Postulats.

Matthias Ritter (SVP) merkt an, dass man den Ausführungen des Kommissionspräsidenten entnehmen konnte, dass der Regierungsrat das Problem erkannt habe. Der Redner selbst muss bei der Fahrt durch Sissach immer wieder feststellen, dass viele Rückstaus unter anderem dadurch entstehen, weil jemand falsch in die Begegnungszone oder beim Bahnhof einspurt. Die SVP-Fraktion ist der Meinung, das Postulat ist gut beantwortet und ist für Abschreibung.

Felix Keller (Die Mitte) fasst sich kurz und informiert, die Mitte/glp-Fraktion sei für Abschreibung des Postulats. Die Sensitivitätsanalyse ist sehr interessant. Sie wurde auch eingehend von der Kommission beraten. Dem Kommissionsbericht kann man auch entnehmen, dass das Problem schon auch hausgemacht ist. Wie vom Vorredner angesprochen, scheinen gewisse Autofahrende durch ihr Verhalten den Verkehr zu blockieren, weil sie nicht Auto fahren können. Eigentlich müssten man diesen Personen den Fahrausweis entziehen, dann gäbe es weniger Verkehr und in Sissach wäre die Verkehrssicherheit gewährleistet und das halbe Problem wäre schon gelöst. *[Gelächter im Saal]*

Karl-Heinz Zeller (Grüne) ist froh, dass Felix Keller das Thema mit ein wenig Spass kommentiert habe. Man kann festhalten, dass gut geprüft und berichtet wurde. Die Verwaltung hat sich Zeit genommen, alles sorgfältig zu analysieren und es wurde eine gute Variante ausgearbeitet. Jetzt schon Aussagen zu einer Unterführung zu machen, bei der man nicht weiss, ob es sie braucht oder nicht und ob sie schon geplant werden muss oder nicht, kommt aus Sicht der Grüne/EVP-Fraktion sowieso nicht in Frage. Somit ist die Fraktion für Abschreibung.

://: Eintreten ist unbestritten.

– *Beschlussfassung*

://: Mit 77:0 Stimmen wird das Postulat 2018/972 abgeschrieben.