

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat [2019/335](#) «Verkehrsleitsystem Leimental» 2019/335

vom 16. Dezember 2025

1. Text des Postulats

Am 9. Mai 2019 reichte Klaus Kirchmayr die Motion [2019/335](#) «Verkehrsleitsystem Leimental» ein, welche vom Landrat am 31. Oktober 2019 als Postulat mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Nach der Ablehnung des Projekts ELBA harren die Verkehrsprobleme im Leimental nach wie vor auf eine Lösung. Eine solche Lösung, wie auch immer sie aussieht, dürfte noch einige Jahre auf sich warten lassen. Gesucht sind deshalb Vorschläge, welche sich relativ kurzfristig realisieren lassen und die bestehende Verkehrsinfrastruktur besser ausnutzen.

Gute Erfahrungen wurden in verschiedenen Agglomerationen mit Verkehrsleitsystemen gesammelt. Die Daten von Sensoren, welche den Verkehrsfluss detailliert erfassen, werden von einem Verkehrsleitsystem ausgewertet und via Anzeigetafeln als Feedback an die Verkehrsteilnehmenden zurückgemeldet. Diese können dann durch Anpassen ihrer Fahrtroute Engpässe umfahren und tragen somit zur besseren Ausnutzung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur bei.

In der Agglomeration Bern konnten durch die Investition von ca. CHF 10 Millionen in ein solches Verkehrsleitsystem wesentliche Verbesserungen realisiert werden und damit vielfach teurere Neubau-Projekte vermieden werden.

Das Regionale Raumkonzept Leimental 2035 vom 8. August 2018, welches von allen beteiligten Gemeindebehörden verabschiedet und genehmigt wurde, schlägt unter Ziff. 7.4 eine solche Verkehrssteuerung vor als Massnahme mit hoher Priorität. (Zeithorizont 2020).

In diesem Sinne wird beantragt:

Die Regierung plant die Realisierung eines Verkehrsleitsystems für das Leimental

2. Stellungnahme des Regierungsrats

Ausgangslage

Das Anliegen eines Verkehrsleitsystems im Leimental ist aus Sicht des Regierungsrats grundsätzlich prüfenswert. Wie im Vorstoss erwähnt, wird im Raumkonzept Leimental vom 2018 eine entsprechende Massnahme empfohlen. Das Raumkonzept und die angedachten Verkehrsmassnahmen wurden damals von der Bau- und Umweltschutzdirektion zur Kenntnis genommen. Im «inneren» Korridor des Leimentals – d. h. zwischen Therwil und Binningen und in Allschwil – ist ein Ver-

kehrslaitsystem eine Handlungsoption, da es sich gezeigt hat, dass Ausbauten des Strassennetzes nur schwer umzusetzen sind. Gleichzeitig werden auf der Ebene der einzelnen Knoten im Kantonsstrassennetz vom Tiefbauamt die Möglichkeiten genutzt, um mit modern ausgerüsteten Lichtsignalanlagen den Strassenverkehr optimal abzuwickeln (vgl. Landratsvorlage [2025/209](#)).

Damit ein Verkehrsleitsystem auch wirklich funktioniert und akzeptiert wird, braucht es klare Zielsetzungen. Einige Ziele, wie z. B. die bessere Ausnutzung der Verkehrsinfrastruktur, werden im Vorstosstext erwähnt und wurden auch im Rahmen der Überweisung von Landrat diskutiert. Von den Zielsetzungen hängt am Ende die konkrete Ausgestaltung massgeblich ab. Aufgrund des zusammenhängenden Siedlungsraums zwischen Therwil und Binningen ist davon auszugehen, dass eine lokale Umsetzung (also innerhalb einer Gemeinde) kaum zweckmässig ist, sondern eine regionale Lösung gesucht werden muss. Andernfalls werden wohl unerwünschte Nebeneffekte entstehen. Eine zusätzliche Herausforderung besteht im Leimental darin, dass kein übergeordneter Verkehrsträger wie eine Hochleistungsstrasse vorhanden ist, auf welche das Verkehrsleitsystem ausgerichtet werden könnte. Des Weiteren ist die Zugänglichkeit und Durchlässigkeit des kommunalen Strassennetzes je nach Gemeinde unterschiedlich aber zentral, damit keine unerwünschten Ausweichverkehre entstehen.

In der Folge wird für die Begriffe Verkehrsleitung, Verkehrslenkung, etc. durchgehend der Sammelbegriff «Verkehrsmanagement» bzw. «regionales Verkehrsmanagement» verwendet. Damit ist ein «gebietsbezogenes/regionales Verkehrsmanagement Strasse» gemeint und fokussiert auf die Verkehrsbeeinflussung. Weitere Massnahmentypen beim strassenbezogenen Verkehrsmanagement, wie das Management des ruhenden Verkehrs und der Fahrberechtigungen, sind hier nicht gemeint und – in diesem Sinne wurde der Auftrag im Landrat diskutiert – auch nicht zu behandeln.

Innerhalb der *Verkehrsbeeinflussung* werden vier Handlungsfelder unterschieden:

- (1) Mit *Verkehrslenkung* ist die Beeinflussung der Routenwahl in Strassennetzen und Empfehlungen zur Zeit- und Verkehrsmittelwahl gemeint. Dazu gehören z. B. Hinweise zu Störungen und grossräumigen Umfahrungen auf variablen Textanzeigen und durch Navigationsgeräte in den Fahrzeugen.
- (2) Mit der *Verkehrsleitung* wird der Verkehr auf einer Strecke beeinflusst. Dazu gehören zum Beispiel Massnahmen wie dynamische Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs, dynamische Fahrstreifensignalisation, dynamische Anpassung der Maximalgeschwindigkeit, Geschwindigkeitsharmonisierung bei Verkehrsüberlastung oder Gefahrenwarnung.
- (3) Die Beeinflussung des Verkehrs an Knoten wird *Verkehrssteuerung* genannt. Dazu gehören die Steuerung durch Lichtsignalanlagen an Kreuzungen, Zufahrtsdosierung, Rampenbewirtschaftung oder Streckensperrungen bei bestimmten Ereignissen.
- (4) Die *Verkehrsinformation* beeinflusst, indem die Verkehrsteilnehmenden über den Verkehrszustand als Grundlage für optimale Entscheide vor oder während der Fahrt informiert werden. Das kann über verschiedene Kanäle (Navigationsgeräte, Radio, Wechseltextanzeigen, etc.) erfolgen.

Die im Vorstoss angesprochene Massnahme des Raumkonzepts Leimental heisst «Verkehrssteuerung Vorderes Leimental» (V1) und verfolgt die folgende Zielsetzung: «Im Raum Allschwil, Binningen, Bottmingen, Oberwil und Therwil ist mittels einer regional abgestimmten Verkehrssteuerung die Gesamtleistungsfähigkeit des Verkehrssystems zu erhöhen sowie gleichzeitig die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr und die Siedlungsverträglichkeit zu erhöhen. Ein Hauptziel ist die Verringerung von Zeitverlusten im ÖV und die Verringerung von damit verbundenen Anschlussbrüchen.» Der Fokus in diesem Verständnis liegt bei der Beeinflussung via Steuerung an Knoten und es ist der Perimeter von Therwil/Biel-Benken/Oberwil bis Binningen gemeint.

In den vergangenen Jahren hat das Tiefbauamt Basel-Landschaft zwei Planungen zu regionalen Verkehrsmanagements begleitet: Das Verkehrsmanagement Rheinfelden sowie die Abklärung zu entsprechenden Massnahmen im Raum Binningen, Allschwil und Basel-West. Im Kanton Aargau werden seit längerem regionale Verkehrsmanagementkonzepte erarbeitet und es bestehen daher

auch umfassende Erfahrungen in der Entwicklung und Umsetzung der Konzepte. Aus diesem Grund war gerade die Begleitung der Entwicklung des Verkehrsmanagementkonzepts Rheinfelden interessant. Die Mitarbeit war ausserdem inhaltlich begründet: Der Perimeter umfasste sinnvollerweise auch das Strassennetz zwischen der Kantonsgrenze zum Aargau bis und mit Anschluss Liestal an die A2 und damit Territorium des Kantons Basel-Landschaft.

Aus den beiden Planungsprozessen können die folgenden Erkenntnisse gewonnen werden:

- Ein regionales Verkehrsmanagement bedarf neben einer umfassenden Abstimmung und konsequent verfolgten Zielsetzungen insbesondere eine ergänzende Infrastruktur, welche neben der Steuerung der Verkehrsströme auch die notwendigen Daten in Echtzeit bereitstellt. Ein regionales Verkehrsmanagement verursacht Kosten in der Höhe von zweistelligen Millionenbeträgen, was die Erfahrung von Aargauer Beispielen zeigt. Im Kanton Basel-Landschaft wäre die Grundinfrastruktur mit einem entsprechenden Betriebskonzept noch zu erstellen.
- Beim Fehlen eines übergeordneten Strassennetzes oder von zweckmässigen Stauräumen, bleibt der Handlungsspielraum und in der Folge die Wirkung bzw. der Nutzen eines Verkehrsmanagements begrenzt. Im Verkehrsmanagement Rheinfelden besteht ein Hochleistungsstrassennetz, welches als entsprechendes Rückgrat genutzt werden kann. In solchen Räumen kann das Problem von Ausweichverkehren bestehen, welche mit einem Verkehrsmanagement rückverlagert bzw. eingeschränkt werden können.
- Die Koordination mit anderen mittel- und langfristigen Verkehrsplanungen bzw. -projekten im Raum kann die Einrichtung eines Verkehrsmanagement erschweren bzw. verkomplizieren. Im Raum Binningen, Allschwil und Basel-West besteht die Herausforderung, das Verkehrsmanagement mit Planungen, wie der Umgestaltung der Binningenstrasse in Allschwil oder den verschiedenen Vorhaben im Raum Bachgraben, abzustimmen.
- Die Konzepte umzusetzen, braucht Zeit: Ein regionales Verkehrsmanagement ist ein Programm, welches einen Umsetzungszeitraum von 10 – 15 Jahren hat. Es sind also nicht – wie fälschlicherweise oft angenommen wird – leicht und schnell umsetzbare Massnahmen.
- Es kann punktuell sinnvolle Massnahmen geben, welche ohne übergeordnete Koordination für sich selber funktionieren. Solche Massnahmen sind unabhängig von einem regionalen Verkehrsmanagement, welches mehrere Massnahmen umfasst, umsetzbar.
- Bereits in der konzeptionellen Phase braucht es das entsprechende Personal und die notwendigen finanziellen Mittel, damit belastbare Grundlagen und Vorarbeiten bewältigt werden können.

Schliesslich ist auch die konkrete verkehrliche Ausgangslage im Leimental in den Blick zu nehmen: In den Spitzenzeiten ist das Strassennetz im Leimental in der Tat hoch ausgelastet und es bestehen diverse Staus innerhalb der Siedlungsräume bzw. in den Dorfzentren. Aus einer Sicht der Kapazität besteht hier im bebauten Raum kaum Handlungsspielraum für Ausbauten und in der Vergangenheit sind solche Vorhaben (vgl. Ausbau Langmattstrasse oder ELBA) gescheitert. Aus diesem Grund wird für das Leimental die Strategie verfolgt, auf den anderen Verkehrsmitteln zusätzliche Kapazitäten zur Verfügung zu stellen, insbesondere dem öffentlichen Verkehr mit Ausbau und Beschleunigung des Angebots (S-Tram 17) aber auch im Veloverkehr (Velovorzugsrouten). Damit soll der Raum geschaffen werden, damit der verbleibende Strassenverkehr bzw. Verkehre, welche darauf angewiesen sind, möglichst gut und flüssig verkehren können. Ein regionales Verkehrsmanagement kann dazu eine ergänzende Massnahme sein, um die Entlastung der Situation auf dem Strassennetz sicherzustellen bzw. diese Wirkung zu verstetigen.

Mögliche Zielsetzungen eines regionalen Verkehrsmanagements

Für die Entwicklung und die Umsetzung eines regionalen Verkehrsmanagements ist zentral, welche Ziele damit verfolgt werden und damit, welcher Nutzen davon erwartet wird. Mit den folgenden Grundlagen können die möglichen Zielsetzungen abgesteckt werden: Die Grundsätze der Gesamtverkehrsschau des kantonalen Richtplans, die Erkenntnisse der Nachbefragung Basel-Landschaft

zur Nationalstrassenabstimmung sowie das Raumkonzept Leimental. Auf das Raumkonzept Leimental wurde bereits eingegangen (vgl. Ausgangslage).

Im Objektblatt Gesamtverkehrsschau des [kantonalen Richtplans](#) (KRIP) werden die grundsätzlichen Prioritäten für die Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse in den Planungsgrundsätzen festgehalten. In zweiter Priorität, nach der Verkehrsvermeidung, steht die Verkehrsverlagerung auf umweltfreundlichere und energieeffizientere Verkehrsmodi. Damit ist auch die Verlagerungen zum öffentlichen Verkehr gemeint. Dies stützt die Zielsetzung, den strassengebundenen öffentlichen Verkehr gegenüber dem Strassenverkehr zu priorisieren. In der dritten Priorität ist die Verkehrsbeeinflussung genannt: «Verkehr in einer ausreichenden Qualität bewältigen, so dass er für Verkehrsteilnehmer, Betroffene und Umwelt verträglich ist.» Damit kommen die Entlastung der Siedlung sowie die Qualität für die Verkehrsteilnehmenden zum Ausdruck. Unter Letzterem ist auch die Reduktion der Reisezeit und die Verbesserung der Planbarkeit der Reise zu verstehen.

Im Nachgang zur Abstimmung über den Ausbau der Nationalstrasse im November 2024 hat die Bau- und Umweltschutzdirektion eine [Nachbefragung im Kanton Basel-Landschaft](#) in Auftrag gegeben. Neben dem besseren Verständnis der Gründe für das Abstimmungsverhalten wurden auch generelle Fragen zur Haltung zum Verkehr und Handlungsbedarf gestellt. Daraus ergeben sich die folgenden, bezüglich eines regionalen Verkehrsmanagements zu beachtenden Punkte:

- Es besteht eine hohe Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr, aber auch eine Mehrheit ist mit dem Strassenverkehr zufrieden. Gleichzeitig ist das Bewusstsein vorhanden, dass strukturelle Probleme im Verkehrssystem bestehen. Dies lässt vermuten, dass die Probleme zwar bekannt sind und nicht negiert werden, sie werden jedoch (im Vergleich mit anderen, nicht-verkehrlichen Themen) als nicht so schlimm eingeschätzt. Für eine verkehrliche Massnahme oder auch ein regionales Verkehrsmanagement bedeutet dies im Umkehrschluss, dass diese gut und überzeugend begründet werden müssen und für die Bevölkerung der Nutzen nachvollziehbar ist.
- Weitgehende Einigkeit bezüglich Handlungsbedarf besteht beim Schutz von Ortsdurchfahrten von Ausweichverkehr. Hier ist die Ausgangslage für die Räume entlang einer Hochleistungsstrasse (Rheintal oder Birstal) relativ klar. Für das Leimental, welches keine übergeordnete Strasse, wie eine Hochleistungsstrasse, besitzt, ist die Situation nicht eindeutig: Es gibt keinen klassischen Ausweichverkehr von einer Autobahn. Gleichwohl: Der Schutz von Ortsdurchfahrten kann eine Hauptzielsetzung von Strassenverkehrsmassnahmen sein.
- Die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs vor dem motorisierten Individualverkehr wird ebenfalls von einer Mehrheit favorisiert. Das deckt sich im Grundsatz mit den Vorgaben bzw. Überlegungen aus dem kantonalen Richtplan.

In aller Regel können mit einem regionalen Verkehrsmanagement die folgenden Ziele verfolgt werden:

- (1) Der strassengebundene öffentliche Verkehr verkehrt immer fahrplanstabil.
- (2) Stauräume werden ausserhalb der Dorfzentren, rsp. ausserhalb der Siedlung verlagert.
- (3) Die Reisezeiten und die Routenwahl auf dem Strassennetz sind stabil und damit planbar.
- (4) Die Reisezeiten für den Strassenverkehr insgesamt werden reduziert.

Der Richtplan stützt diese Ziele und die obige Reihenfolge entspricht auch der Priorität, wobei die Ziele (2) und (3) daraus nicht eindeutig unterscheidbar sind. Das Raumkonzept legt den Fokus auf die ersten beiden Zielsetzungen. Im Landrat ging die Diskussion stärker um die letzte Zielsetzung, wobei berechtigterweise Zweifel am Spielraum für die Zielerreichung geäussert wurden (Strassennetz und dessen Hierarchie im Leimental). Die Nachbefragung zur Autobahnabstimmung deutet darauf hin, dass die Entlastung von Dorfzentren (2) und auch die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs (1) von einer Mehrheit gestützt werden. Aber: Der Nutzen muss klar und überzeugend nachgewiesen und der Bevölkerung vermittelt werden können.

Bei den Prioritäten bezüglich der Zielsetzungen eines regionalen Verkehrsmanagements sind auch die landrätlichen Entscheide zum Generellen Leistungsauftrag über das Angebot des öffentlichen Verkehrs in den Blick zu nehmen: Jährlich wird das Angebot des öffentlichen Verkehrs im Kanton Basel-Landschaft mit über 60 Millionen Franken subventioniert. Dieser wiederholende und hohe Mitteleinsatz zeigt die hohe Bedeutung eines guten Angebots des öffentlichen Verkehrs und stützt klar die Zielsetzung (1). Die Realität steht oftmals in einem gewissen Widerspruch dazu: Das «wichtige» Angebot des öffentlichen Verkehrs erleidet aufgrund von Stauereignissen in den Spitzenzeiten regelmässige substantielle Qualitätseinbrüche. Im Übrigen genau zu den Zeitpunkten, da die Auslastungen im öffentlichen Verkehr am höchsten und der grösste Beitrag zur Entlastung der Strasse möglich ist.

Anforderungen für ein regionales Verkehrsmanagement

Damit ein regionales Verkehrsmanagement für das Leimental hohe Realisierungschancen erhält, müssen die folgenden Anforderungen erfüllt sein:

- Die Region muss das regionale Verkehrsmanagement wollen: Neben der klaren Unterstützung von einheitlichen Zielsetzungen muss auch die Bereitschaft vorhanden sein, allfällige Schleichrouten auf dem kommunalen Strassennetz zu unterbinden und auch Massnahmen, welche von Verkehrsteilnehmenden als negativ empfunden werden, im Sinne der übergeordneten Zielsetzungen umzusetzen.
- Es braucht eine Klärung der Zielsetzungen und die Bereinigung der Zielkonflikte. Ohne dies wird keine stabile Massnahmenentwicklung möglich sein und es besteht die Gefahr, dass am Ende keine oder nur wenige solitäre Massnahmen umgesetzt werden.
- Für die Entwicklung eines regionalen Verkehrsmanagement im Leimental braucht es ausreichende finanzielle und personelle Ressourcen. Neben den Arbeiten zum konkreten Konzept zum Leimental muss auch die notwendige kantonale Infrastruktur für das Verkehrsmanagement entwickelt werden.

In der Klimastrategie Basel-Landschaft von 2024 ist die Massnahme V5.3 «gebietsbezogene Verkehrsmanagementkonzepte» enthalten. Diese Massnahme ist auch mit der in Erarbeitung befindlichen Mobilitätsstrategie abgestimmt. Aktuell erfolgt die Massnahmenplanungen zur Klimastrategie. Im Rahmen dieses Prozesses werden auch die notwendigen finanziellen und personellen Mittel für die Massnahme V5.3 beantragt. Die Mittel für eine Planung werden frühestens ab 2027 vorhanden sein, vorbehältlich die personellen Ressourcen stehen zur Verfügung.

Fazit

Die bisherigen Erfahrungen aus konzeptionellen Arbeiten zu Verkehrslenkungs- oder Verkehrsmanagementsystemen zeigen, dass es sich dabei nicht um einfach und kurzfristig umsetzbare Massnahmen handelt. Ein regionales Verkehrsmanagement für das Leimental wird in der Realisierung komplex und wird kaum mit einstelligen Millionenbeträgen auskommen. Ausserdem sind die betrieblichen und jährlich wiederkehrenden Kosten nicht zu unterschätzen. Massgeblich für den Erfolg eines regionalen Verkehrsmanagements sind klare Zielsetzungen und auch die Bereitschaft, diese konsequent durchzusetzen. Solche Ziele könnten sein:

- (1) Der strassengebundene öffentliche Verkehr verkehrt immer fahrplanstabil.
- (2) Stauräume werden ausserhalb der Dorfzentren, rsp. ausserhalb der Siedlung verlagert.
- (3) Die Fahrzeiten und die Routenwahl auf dem Strassennetz sind stabil und damit planbar.
- (4) Die Fahrzeiten für den Strassenverkehr insgesamt werden reduziert.

Ausgehend von den vorliegenden Planungsgrundlagen (Raumkonzept Leimental oder kantonaler Richtplan) stehen die Ziele (1) und (2) im Vordergrund. Von Seite der Region Leimental sind in den letzten Jahren bedingt nachdrückliche Initiativen für ein regionales Verkehrsmanagement ausgegangen. Es wird eine komplexe Aufgabe sein und umfassende personelle Ressourcen brauchen, da auch gesamtkantonale Grundlagenarbeit nötig ist. Dafür braucht es den notwendigen Willen bzw. die entsprechenden Ressourcen.

Ein regionales Verkehrsmanagement für das Leimental kann einen wertvollen Beitrag zur Bewältigung der verkehrlichen Situation im Leimental leisten und die bisherigen Bemühungen für die anderen Verkehrsmittel in dieser Region unterstützen. Gleichwohl: Das Vorhaben birgt noch diverse Risiken, weshalb eine gestufte Erarbeitung zwingend ist. In einer ersten Phase werden die Voraussetzungen, die Machbarkeit sowie die Kosten und der Nutzen aufzuzeigen sein. Unabhängig vom entsprechenden Vorhaben für das Leimental beabsichtigt der Regierungsrat Mittel für die Planung und Projektierung von gebietsbezogenen Verkehrsmanagementkonzepten ab 2027 einzustellen. Um diese Aufgabe bewältigen zu können, braucht es finanzielle Mittel für die konkrete Planung, zusätzliche personelle Ressourcen sowie den Aufbau der notwendigen technischen Infrastruktur für den Betrieb des Verkehrsmanagements.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat [2019/335](#) «Verkehrsleitsystem Leimental» abzuschreiben.

Liestal, 16. Dezember 2025

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich