

## Vorlage an den Landrat

### Beantwortung der Interpellation 2021/685 von Stefan Degen: «Verkehrsüberlastung Gelterkinden Sissach – Fragen zum Bericht»

2021/685

vom 22. Februar 2022

#### 1. Text der Interpellation

Am 4. November 2021 reichte Stefan Degen die Interpellation 2021/685 «Verkehrsüberlastung Gelterkinden Sissach – Fragen zum Bericht» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

*Zum Postulat 2019/115 hat der Regierungsrat am 13. Oktober 2020 berichtet und die Bau- und Planungskommission am 24. August 2021 ihren Bericht veröffentlicht. Die Kommission hat das Postulat ohne Gegenstimme abgeschrieben, somit sind für Nichtkommissionsmitglieder keine weiteren Fragen mehr möglich. In der Antwort vom Regierungsrat wurden verschiedene Punkte andiskutiert und von der Kommission gemäss Bericht ohne kritischere Fragen so übernommen und im Kommissionsbericht abgebildet. Der Fokus vom Regierungsrat liegt dabei auf Park+Ride, Bike+Ride und Velo als bestehende Angebote und einer noch unbekanntem punktuellen Optimierung des Verkehrsgeschehens.*

*Es ist somit wichtig, dass diese genannten Massnahmen, die offenbar in Planung sind, genauer beschrieben werden. Subjektiv hat der Individualverkehr in den letzten Monaten enorm zugenommen, der Zeitverlust wuchs zu gewissen Zeiten bis auf 20 Minuten.*

*Folgende Fragen:*

- Die Regierung ist überzeugt, dass mehr Verkehr auf das Velo umgelagert werden kann, was sind dazu die Annahmen, welche Distanzen fahren Pendler maximal pro Tag?*
- Hat der Regierungsrat überprüft, welche Distanzen die Verkehrsteilnehmer auf der diskutierten Strecke fahren, die Vielzahl ausländischer und ausserkantonaler Nummernschilder lässt vermuten, dass die Region zu Umfahrzwecken verwendet wird, gibt es dazu gesicherte Erkenntnisse?*
- Wird das regionale Verkehrsmanagement, welches gemäss Regierungsbericht zu prüfen wäre, geprüft? Wenn ja, wann und was wären die nächsten Schritte?*
- Die teilweise angesprochenen Massnahmen in der Kommission, mehr Kapazität beim Kreisell Sissach sowie andere Verkehrsführung bei der schwarzen Brücke, plant die Regierung diese anzugehen, wenn ja, wann?*

## 2. Beantwortung der Fragen

1. Die Regierung ist überzeugt, dass mehr Verkehr auf das Velo umgelagert werden kann, was sind dazu die Annahmen, welche Distanzen fahren Pendler maximal pro Tag?

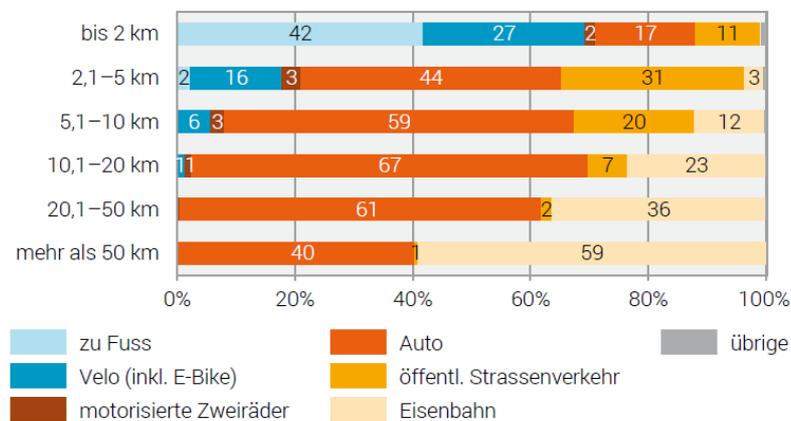
Statistische Erhebungen (Pendlerstatistik Schweiz, vgl. untenstehende Abbildung) zeigen, dass mit Velo resp. E-Bike bis zu 20 km pro Arbeits-Hinweg gefahren wird. Distanzen unter 5 km werden häufig mit dem Velo oder E-Bike zurückgelegt. Die unten abgebildeten Werte beziehen sich auf gesamtschweizerische Auswertungen. Auswertungen für die Agglomeration Basel resp. für Basel-Landschaft zeigen, dass hier noch mehr Anzahl Wege und längere Distanzen mit dem Velo oder E-Bike zurückgelegt werden als im gesamtschweizerischen Durchschnitt.

### Hauptverkehrsmittel der Pendler/innen nach Länge des Arbeitswegs, 2019

Anteil der Pendler/innen, die ein bestimmtes Verkehrsmittel als Hauptverkehrsmittel für den Arbeitsweg verwenden

G9

Länge des Arbeitswegs (ein Hinweg)



Quellen: BFS – Pendlermobilität (PEND), Strukturerhebung (SE)

© BFS 2021

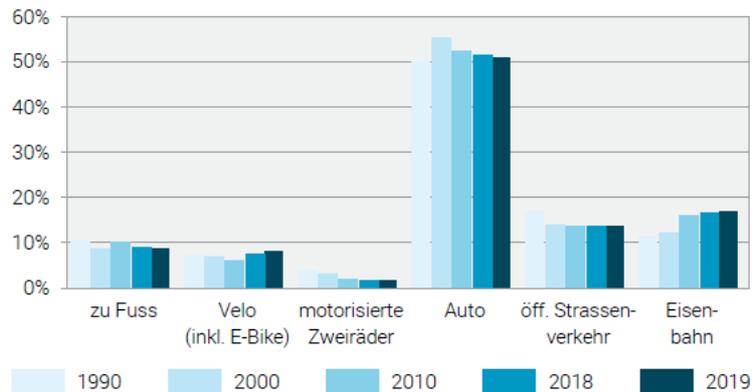
Auswertungen mit dem Gesamtverkehrsmodell der Region Basel zeigen, dass 70 % der Fahrten auf der Sissacherstrasse in Gelterkinden einen Zielort im Ergolztal und Quellort in benachbarten Gemeinden – und umgekehrt – haben. Entsprechend sind dies Streckenlängen, welche mit Velo und insbesondere mit E-Bikes zurückgelegt werden können.

Die Pendlerstatistik (vgl. unten) zeigt zudem, dass bereits in den vergangenen Jahren der Anteil des Veloverkehrs im Pendlerverkehr gesamtschweizerisch zugenommen hat. Mit der aktuell starken Zunahme der E-Bike-Besitzquote wird diese Tendenz wohl in den kommenden Jahren anhalten.

## Arbeitspendler/innen nach Hauptverkehrsmittel

Anteil der Pendler/innen, die ein bestimmtes Verkehrsmittel als Hauptverkehrsmittel für den Arbeitsweg verwenden

G8



Hinweis: übrige Verkehrsmittel vernachlässigbar

Quellen: BFS – Pendlermobilität (PEND), Strukturhebung (SE)

© BFS 2021

2. *Hat der Regierungsrat überprüft, welche Distanzen die Verkehrsteilnehmer auf der diskutierten Strecke fahren, die Vielzahl ausländischer und ausserkantonaler Nummernschilder lässt vermuten, dass die Region zu Umfahrungszwecken verwendet wird, gibt es dazu gesicherte Erkenntnisse?*

Mit Modellberechnungen wurden Quell- und Zielorte der Verkehrsteilnehmenden untersucht, die werktags zur Morgenspitzenstunde durch die Sissacherstrasse in Gelterkinden fahren. Die Auswertungen zeigen, dass sämtliche Fahrzeuge mit Herkunft von ausserkantonalen Gebieten (insbesondere Fricktal) einen Zielort im Ergolzthal oder angrenzenden Talschaften haben. Es gibt keine Fahrten aus dem Fricktal via Gelterkinden in Richtung Autobahn A3 / Basel-Stadt und umgekehrt. Einzelne Ausnahmen kann es natürlich geben. Diese zeigen sich bei Modellberechnungen in der Regel nicht.

Im Falle von Überlastungssituationen in Spitzenstunden auf parallelen Achsen (insbesondere der A3) oder aufgrund eines Ereignisses ist es möglich, dass es zu überregionalen Ausweichverkehren kommt. Gesicherte Erkenntnisse dazu gibt es jedoch nicht. Die Analysen des gewöhnlichen Spitzenstunden-Werktagverkehrs (vgl. ersten Abschnitt) zeigen, dass es im Normalzustand nicht zu Ausweichverkehr kommt.

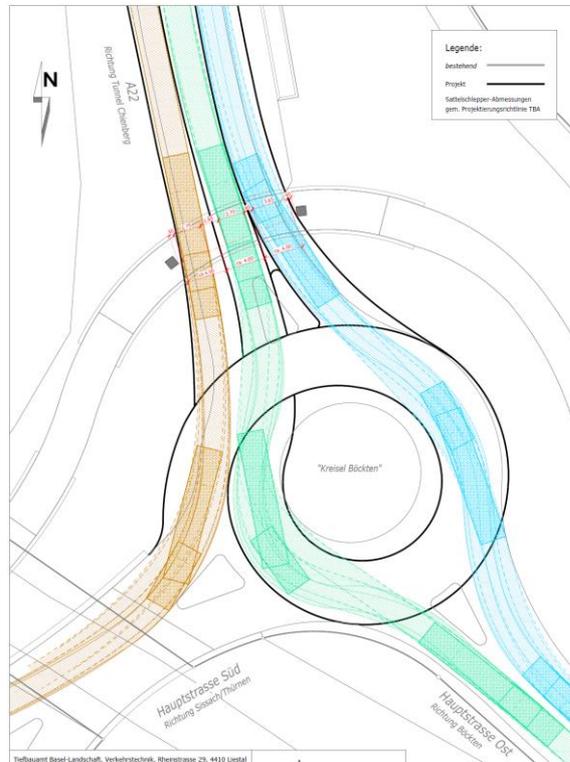
3. *Wird das regionale Verkehrsmanagement, welches gemäss Regierungsrat zu prüfen wäre, geprüft? Wenn ja, wann und was wären die nächsten Schritte?*

Gegenwärtig wird ein regionales Verkehrsmanagement nicht geprüft. Hierfür bräuchte es als nächsten Schritt eine verbindliche Willensbekundung der Standortgemeinden mit einer klaren Vorstellung, welche Ziele mit einem Verkehrsmanagement erreicht werden sollen. Basierend darauf könnte eine Planungsstudie erarbeitet werden, um die Machbarkeit und Wirksamkeit genauer zu prüfen. Die Ziele eines regionalen Verkehrsmanagements können beispielsweise die Erhöhung Fahrplanstabilität für den öffentlichen Verkehr oder die Vermeidung von Stau im Siedlungsgebiet sein.

4. *Die teilweise angesprochenen Massnahmen in der Kommission, mehr Kapazität beim Kreisel Sissach sowie andere Verkehrsführung bei der schwarzen Brücke, plant die Regierung diese anzugehen, wenn ja, wann?*

Beim **Kreisel Sissach Ost** wird im Verlaufe des 2022 die Machbarkeit einer zweistreifigen Kreiselfahrt aus Richtung Chienbergtunnel geprüft (vgl. Abbildung unten). Damit kann der zeitweise vorhandene Rückstau in den Tunnel verhindert (Erhöhung der Verkehrssicherheit) und

der Verkehrsfluss (u.a. in Fahrtrichtung Thürnen) verbessert werden. Ob und wann die Massnahme umgesetzt wird, ist noch offen. Dies hängt massgeblich davon ab, ob Anpassungen an der bestehenden Velobrücke nötig werden und namentlich, ob die bestehende Durchfahrtsbreite zwischen den Stützen der Velobrücke ausreicht.



Bei der Verkehrsführung bei der **Schwarzen Brücke** ist eine Aufstellfläche für Linksabbieger in Richtung Gehrenstrasse (Reduktion Auffahrunfälle) und eine Verbesserung der Veloführung geplant. Die Planung befindet sich derzeit in der Phase Bauprojekt. Im 2022 sind Landerwerbsverhandlungen geplant. Anschliessend erfolgt die Planaufgabe. Nach Erledigung allfälliger Einsprachen und in Koordination mit dem EBL-Projekt (EBL-Trasse vom Unterwerk Sissach bis zum Bündtenweg) ist ein Baubeginn frühestens im 2023 möglich.

Liestal, 22. Februar 2022

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Thomas Weber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich