

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Verkehrsüberlastung auf der Achse Gelterkinden bis Chienberg-Tunnel

2019/115

vom 24 August 2021

1. Ausgangslage

Seit Eröffnung des Chienbergtunnels im Jahr 2006 wuchs die Bevölkerung und somit der Verkehr im Oberen Baselbiet stetig an. In seinem am 31. Januar 2019 eingereichten Postulat wies Stefan Degen darauf hin, dass sich in den frühen Morgenstunden und zur Abendsverkehrszeit der Strassenverkehr oftmals vom Kreisel vor dem Tunnel bis nach Ormalingen und zurück stauet. Entlastungsmöglichkeiten auf der Kantonsstrasse Gelterkinden-Chienbergtunnel seien bisher nicht geprüft worden. Der Landrat überwies am 12. September 2019 das Postulat mit der Forderung, die Situation zu prüfen und über Lösungsmöglichkeiten zu berichten.

In seinem Bericht bestätigt der Regierungsrat, dass infolge der Eröffnung des Chienbergtunnels der Strassenverkehr im Tunnel und der Ortsdurchfahrt Sissach bis 2011 zwischen 50 % bis 100 % zugenommen habe. Am Morgen liegen die Spitzenstunden zwischen 6 und 8 Uhr in Richtung Liestal, am Abend zwischen 16 und 18 Uhr in Richtung Gelterkinden. Erhebungen hätten gezeigt, dass sich zwischen 2011 und 2018 die Spitzenstunde nur noch leicht verbreitert hat. Das «Zuviel» an Verkehr wird mit maximal 800 Fahrzeugen angegeben. Man geht davon aus, dass es sich dabei um symmetrische Beziehungen (mehrheitlich dieselben Verkehrsteilnehmenden) handelt.

Der Regierungsrat präsentiert verschiedene Lösungsansätze für die Überlastung der Strassenachse Sissach – Gelterkinden:

- Knoten/Strecken auf heutiger Kantonsstrasse ausbauen bzw. optimieren: Dabei ist sicherzustellen, dass sich keine Akzentuierung der Situation bei benachbarten Knoten ergeben. Auf der Strecke sind punktuell Massnahmen zur Reduktion der Anzahl Störungen denkbar. Das Umfeld mitten im Siedlungsgebiet erschwert jedoch bauliche Eingriffe.
- Umfahrung von Gelterkinden / Böckten: Da die hohen Belastungen auf den Zubringerachsen bestehen bleiben oder gar zunehmen würden, wäre die Akzeptanz dieser rund 2 Kilometer langen Lösung sehr begrenzt. Zudem würde zusätzlicher Verkehr in den ländlichen Raum angezogen. Dieser Lösungsansatz wird nicht weiterverfolgt.
- Ausbau der kombinierten Mobilität: Eine Analyse der Verkehrsnachfrage zeigte, dass in Gelterkinden ein Verlagerungspotenzial auf Park+Ride von rund 120 Umsteigern und in Sissach von rund 150 Personen besteht. Ebenfalls besteht beim Bike+Ride Verlagerungspotential.
- Veloverkehrspotenzial: Abklärungen zeigten, dass die Strecke zwischen Sissach und Gelterkinden ein Potential von zwischen 1'500 – 2'000 Velofahrenden pro Tag hat. Eine Integration ins Velovorzugsroutennetz ist daher denkbar.
- Regionales Verkehrsmanagement: Denkbar wäre es auch, im Raum Sissach – Gelterkinden – Ormalingen ein regionales Verkehrsmanagement einzurichten. Dieses hätte zum Ziel, den Verkehr auf den Hauptachsen bewusst zu steuern, so dass beispielsweise der Verkehr innerhalb der Siedlung fliesst und der strassengebundene öffentliche Verkehr fahrplanstabil verkehrt.

Der Regierungsrat schliesst, dass es sich um eine Thematik der Spitzenstunden mit einer Überlast von nur wenigen hundert Fahrzeugen am Tag handle. Eine Zuspitzung wird nur langsam und unter

bestimmten Bedingungen vorangehen. Deshalb ist von grösseren Investitionen wie eine Umfahrung oder in grosse Park+Ride-Anlagen eher abzusehen. Der Fokus sollte stattdessen auf der besseren Ausnutzung des Verlagerungspotenzials von bestehenden Angeboten (Park+Ride, Bike+Ride und Velo) und der punktuellen Optimierung des Verkehrsgeschehens auf der bestehenden Infrastruktur gelegt werden.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

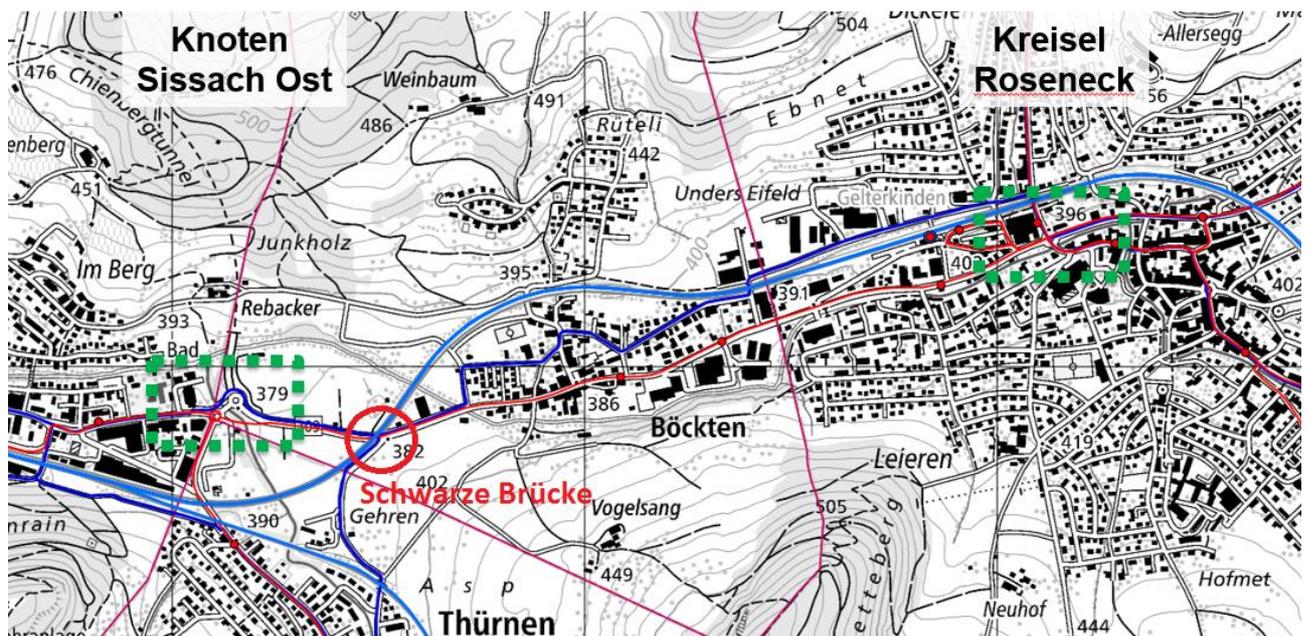
Die Bau- und Planungskommission beriet die Vorlage an ihren Sitzungen vom 29. April und am 17. Juni 2021 in Anwesenheit von Regierungsrat Isaac Reber, BUD-Generalsekretärin Katja Jutzi sowie Alain Aschwanden, Leiter Gesamtverkehrsplanung im Tiefbauamt, Geschäftsbereich Infrastruktur und Kantonsingenieur Drangu Sehu.

2.2. Eintreten

Eintreten auf die Vorlage war unbestritten.

2.3. Detailberatung

Die Kommission stellte fest, dass die Verkehrssituation im betroffenen Gebiet in der Tat Optimierungsbedarf aufweist. Ein Teil der Kommission zeigte sich beeindruckt von der starken Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) seit Inbetriebnahme des Chienbergtunnels, was laut einem Mitglied bestätigte, dass der Ausbau der Strasseninfrastruktur punktuell vielleicht zu Entlastungen, insgesamt aber stets zu mehr Verkehr und dadurch mehr Belastung führe.



Die Direktion wurde gebeten, den Nutzen einzelner Massnahmen vertiefter abzuklären. Der Fokus lag dabei auf Optimierungspotenzial entlang der betreffenden Strassenachse. An der folgenden Sitzung wurden die folgenden Optionen vorgestellt:

Beim Knoten Sissach Ost wurden eine überbreite Fahrbahn und zweistreifige Kreiselfahrten beim Kreisell Böcken Erfolg als versprechende Ansätze eruiert, um den Rückstau in den Chienbergtunnel zu unterbinden.

Beim Knoten Roseneck in Gelterkinden gäbe es laut Direktion eine Vielzahl unterschiedlicher Optimierungsmöglichkeiten (ohne Erfolgsgarantie). Zur Reduktion des Konflikts Busverkehr / MIV wäre z. B. denkbar, in der Abendspitzenstunde die maximale Grünzeit für Busse zu reduzieren. Es liesse sich auch der Kreisell (inkl. Einmündung Badweg) mit einem Lichtsignal regeln, um einen Rückstau in den Kreisell zu vermeiden. Eine umfassendere Optimierung des Knotens würde zu-

sätzliche Kosten in der Höhe eines mittleren sechsstelligen Betrags auslösen.

Weiter sind im Rahmen der geplanten Belagserneuerung der Hauptstrasse in Böckten u.a. eine Verkehrssicherheitsmassnahme bei der Schwarzen Brücke sowie eine Verbesserung der Sichtweiten bei Einmündungen vorgesehen, um den Verkehrsfluss zu begünstigen. Die Hauptarbeiten der Belagserneuerung sind für das Jahr 2024 geplant.

Auf die Frage eines Mitglieds bestätigte die Direktion, dass der Plan einer Einspurstrecke bei der Schwarzen Brücke nach heutigem Stand der Planung im Jahr 2023 umgesetzt werde, wobei die Werkleitungsarbeiten schon früher beginnen. Es handelt sich dabei um die Sanierung eines Unfallschwerpunkts.

Des Weiteren beschäftigte die Kommission die Frage nach der Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger im betroffenen Raum (Modellsplit). Gemäss Direktion liegt der ÖV-Anteil im regionalen Durchschnitt in der Regel zwischen 13 und 19 %. Je ländlicher, desto geringer der Anteil. Im betreffenden Raum fahren auf der Sissacherstrasse in der Morgenspitzenstunde 11 Busse (mit 308 Personen) bzw. 900 Autos (mit 1080 Personen). Der ÖV-Anteil beträgt hier 22 %, in der Abendspitzenstunde 23 % (bei 9 Bussen). Zwar erbringt der MIV beim Personenverkehr die grösste Leistung. Der ÖV kann mit seiner Effizienz das System jedoch stark unterstützen. Der Anteil Veloverkehr liegt zwischen 7 und 15 %.

Ein Mitglied wünschte sich Verbesserung betreffend Veloverkehr zwischen Sissach und Gelterkinden, da die Route insbesondere zwei Schwachstellen aufweise: eine sehr enge Unterführung bei der Schwarzen Brücke vor bzw. nach Böckten, sowie den Verlauf des offiziellen Velowegs, der auf einer Zickzacklinie durch die Böcktener Quartiere führe. Die Direktion erklärte, dass man derzeit an einer Netzentwicklung arbeite. Neu soll es – statt nur einer – drei Kategorien geben: Das Basisnetz stellt die Grunderschliessung sicher, die Velohaupttrouten haben eine übergeordnete Bedeutung und die Velovorzugsrouten haben das höchste Potenzial. Als Orientierung für die Hierarchisierung dient die Frage, wie hoch das Potenzial an Velofahrenden in dem Raum ist. Gemäss vorliegendem Entwurf geht die Velovorzugsroute bis Sissach. Es ist möglich, dass diese längerfristig nach Gelterkinden weitergezogen werden kann. Da sie ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen aufweisen wird, müsste sie breiter ausgestaltet sein.

Seit seiner Eröffnung im Jahr 2006 musste der Chienbergtunnel bereits zweimal saniert werden. Ein Mitglied wollte deshalb wissen, ob eine Gesamtsanierung absehbar sei. Die Direktion erklärte, dass der Tunnelbau im Jura eine besonders grosse Herausforderung darstelle, da der Untergrund sehr aktiv und der Quelldruck partiell gross sei. Nach Behebung der damals betroffenen Abschnitte sei der Tunnel jedoch stabil und eine Gesamtsanierung werde nach Möglichkeit verhindert.

Schliesslich wurde darauf hingewiesen, dass flexible Arbeitszeiten und der Trend zu Homeoffice zu einer zeitlich besseren Verteilung der Spitzenbelastungen und damit partiellen Reduktion der Belastung führen könne. Ein wesentlicher Rückgang sei jedoch laut Direktion nicht zu erwarten, da die dadurch gewonnene Zeit vermutlich wieder in die Freizeit investiert wird, was zu erneutem Verkehr führen wird.

3. Beschluss der Kommission

://: Die Kommission schreibt das Postulat 2019/115 einstimmig mit 11:0 Stimmen ab.

24.08.2021 / mko

Bau- und Planungskommission

Urs Kaufmann, Präsident