



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Bericht zum Postulat [2013-161](#) von Christoph Buser, FDP, betreffend «H2 Dialog-Prozess ist gescheitert – jetzt braucht es Fakten-Erhebung»

Datum: 25. August 2015

Nummer: 2015-302

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

Bericht zum Postulat [2013/161](#) von Christoph Buser, FDP, betreffend „H2 Dialog-Prozess ist gescheitert - jetzt braucht es Fakten - Erhebung“

vom 25. August 2015

1. Ausgangslage

Am 16. Mai 2013 reichte Landrat Christoph Buser das Postulat [2013/161](#) betreffend H2 Dialog-Prozess ist gescheitert - jetzt braucht es Fakten-Erhebung ein, welches vom Landrat am [30. Oktober 2014](#) mit nachfolgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Am 17. Februar 2012 endete die öffentliche Mitwirkung zur Änderung des kantonalen Nutzungsplans H2 Pratteln - Liestal ("Ertüchtigung" der Rheinstrasse). Gemäss Tiefbauamt wurden während des Mitwirkungsverfahrens mehr als 50 Stellungnahmen eingereicht - die Resonanz war also sehr gross. Und auch die Kritik war gross - insbesondere vom an der Rheinstrasse ansässigen Gewerbe, das vorgängig nicht in die Planung miteinbezogen wurde.

Aufgrund des sehr stark divergierenden Meinungsbildes der Mitwirkenden entschloss das Tiefbauamt einen Dialogprozess im Sinne einer "erweiterten Mitwirkung" zu organisieren. Teilnehmen durfte, wer wollte.

Somit wurden all jene Parteien, die bereits detailliert und umfassend ihre Stellungnahmen abgegeben haben, nochmals insgesamt zwei Abende und drei Samstagmorgen "aufgeboten". Die breite Öffnung des Dialogprozesses öffnete den Meinungsfächer zusätzlich, und es überrascht nicht, dass bei teils diametral entgegengesetzten Erwartungen keine Kompromisse bzw. Ergebnisse gefunden wurden. Entsprechend frustriert sind die Teilnehmenden.

Der Dialogprozess zeigte vor allem eines: Weil die Fakten fehlen, wird mit hypothetischen Verkehrsmodellen herumjongliert und die Diskussionen gestalten sich entsprechend schwierig. Zu unterschiedlich sind die Erwartungen zum künftigen Verkehrsaufkommen. Bei der öffentlichen Planaufgabe des Projekts im Frühling 2014 sind Einsprachen programmiert.

Damit das Projekt zur "Ertüchtigung" der Rheinstrasse der wirklich gegebenen Verkehrslage gerecht werden kann, braucht es Fakten. Die Regierung wird gebeten, die Verkehrssituation auf der Rheinstrasse nach Eröffnung der H2 zwölf Monate lang zu beobachten und auszuwerten (Verkehrserhebung). Mit den Resultaten dieser Verkehrserhebung kann der Umfang des Rückbaus der Rheinstrasse bestimmt bzw. in der Projektierung berücksichtigt werden.

2. Stellungnahme des Regierungsrates

2.1 Ausgangslage

H2 Pratteln - Liestal (HPL) inkl. Abschnitt Rheinstrasse

Die Hochleistungsstrasse von Pratteln bis Sissach heisst heute A22. Aus Gründen der Kongruenz zu früheren Berichten und Plänen wird sie hier aber mit ihrem bisherigen Namen weiterhin als H2 benannt.

Das Projekt H2 Pratteln - Liestal (HPL) ist im Jahr 2002 als kantonaler Nutzungsplan rechtskräftig geworden (BUD-Entscheidung Nr. 33 vom 31.01.2002 und Nr. 335 vom 12.08.2002). Ein Bestandteil dieses Projekts ist der Abschnitt Rheinstrasse, der ebenfalls als kantonaler Nutzungsplan bis zu einer allfälligen Änderung oder Aufhebung gültig ist. Das Gesamtprojekt HPL ist im kantonalen Richtplan als Festsetzung enthalten. Die Rheinstrasse ist Bestandteil des Schweizerischen Hauptstrassennetzes und gemäss Verordnung über die Offenhaltung der Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte (SGS 435) auch Bestandteil einer Versorgungsroute Typ I. Auf der Rheinstrasse verkehren die Buslinien 80 und 81 der AAGL.

Nach Inbetriebnahme der HPL im Dezember 2013 wurde auf der Rheinstrasse, mit Anpassungen der Signalisation und Markierung, ein provisorischer Zwischenzustand (normale 2-spurige Kantonsstrasse mit Linksabbiegen) eingerichtet. Mit diesem Verkehrsregime ist die Rheinstrasse bis heute in Betrieb.

Ertüchtigung Abschnitt Rheinstrasse

Auf Grund der langen Zeit seit der Erarbeitung und Auflage des ursprünglichen Auflageprojekts im Jahr 1998 hat das Tiefbauamt (TBA) im Sommer 2008 beschlossen, das rechtskräftige Projekt des Abschnittes Rheinstrasse zu ertüchtigen, da sich abzeichnete, dass die aktuellen Ansprüche und Bedürfnisse an die Strasse durch das rechtskräftige Projekt nur unzureichend erfüllt werden können.

Aufgrund der positiven Erfahrungen aus dem Arbeitsgruppenprozess zur Oberflächengestaltung des Tunnels Schönthal sollte auch für den Abschnitt Rheinstrasse ein kooperatives Verfahren zur Anwendung kommen, mit dem Ziel das rechtskräftige Projekt zu überprüfen und ein breit abgestütztes Konzept zur Ertüchtigung des rechtskräftigen Projektes auszuarbeiten.

Zwischen 2009 und 2011 fand die Projektertüchtigung des Abschnitts Rheinstrasse im Rahmen eines Arbeitsgruppenprozesses statt. Im Vorfeld des Arbeitsgruppenprozesses forderte das TBA im Frühjahr 2009 betroffene kantonale Amtsstellen, die Gemeinden Liestal, Frenkendorf und Füllinsdorf sowie verschiedene Werkleitungseigentümer auf, zum bestehenden rechtskräftigen Projekt des Abschnitts Rheinstrasse vom 31.05.2002 Stellung zu nehmen und ihre Bedürfnisse und Anliegen aus heutiger Sicht zu formulieren. Der Arbeitsgruppenprozess lief während zwei Jahren und mündete Ende 2011 in ein Gesamtkonzept.

Mitwirkung

Das erarbeitete Konzept erfordert eine Änderung des kantonalen Nutzungsplans HPL im Abschnitt Rheinstrasse („rechtskräftiges Projekt“) mit Planaufgabe.

Damit sich auch weitere Kreise zum Konzept äussern konnten, hat ab Januar 2012 eine öffentliche Mitwirkung stattgefunden. Auftakt der Mitwirkung zur Teiländerung des Kantonalen Nutzungspla-

nes HPL bildete die sehr gut besuchte Informationsveranstaltung vom 18.01.2012. Die Möglichkeit zur Mitwirkung bestand vom 19.01.2012 bis 17.02.2012. Diese wurde sehr rege genutzt. 53 Mitwirkende äusserten sich schriftlich und nahmen gesamthaft zu ca. 400 einzelnen Punkten Stellung. Es beteiligten sich Verbände, Gewerbebetreibende und Privatpersonen. Es fand eine überwiegend differenzierte Auseinandersetzung mit dem Projekt statt. Es gab sowohl Beiträge zu grundsätzlichen Aspekten (Konzept) wie auch zu Einzelaspekten. Bei einer Anzahl von Punkten, darunter wichtige grundsätzliche Fragen, liegen die Mitwirkungsbeiträge in ihren argumentativen Standpunkten diametral auseinander.

Dialogprozess

Nach der detaillierten Analyse der Mitwirkungsbeiträge entschied sich das Tiefbauamt angesichts des stark divergierenden Meinungsbildes mit den Mitwirkenden und weiteren Interessierten einen Dialogprozess im Sinne einer „erweiterten Mitwirkung“ zu starten und damit zu versuchen, eine Annäherung der diametralen Standpunkte zu erreichen. Die fünf Veranstaltungen des Dialogprozesses erstreckten sich über einen Zeitraum von drei Monaten. In den Wintermonaten 2012/2013 wurde ein strukturierter Dialogprozess durchgeführt, in welchem die Inhalte des vorgelegten Konzepts noch einmal erläutert wurden, insbesondere aber auch neue Lösungsansätze vor dem Hintergrund geltender Randbedingungen mit den Mitwirkenden und weiteren Interessierten diskutiert wurden. Unter den Teilnehmenden waren Anwohner ebenso vertreten wie das lokale Gewerbe und Interessensverbände. In intensiven Diskussionen wurden übergeordnete Aspekte, wie die grundsätzliche Funktion der Strasse für verschiedene Verkehrsarten, ebenso diskutiert wie Lösungen für einzelne Örtlichkeiten, zum Beispiel die Ausgestaltung der einzelnen Bushaltestellen und die Lage von Fussgänger-Querungen. Die Einschätzungen und Anliegen unterscheiden sich dabei nicht nur auf Grund unterschiedlicher Einschätzungen der zu erwartenden Verkehrszahlen, sondern insbesondere auf Grund unterschiedlicher Grundhaltungen zur zukünftigen Funktion der Rheinstrasse.

Die Hinweise und Diskussionen wurden im Anschluss an den Dialogprozess ausgewertet. Unter Berücksichtigung dieser Mitwirkungsergebnisse hat die Bau- und Umweltschutzdirektion Grundsatzentscheidungen zum weiteren Vorgehen getroffen (BUDE Nr. 35 vom 29.04.2013).

Weitere Projektphasen & Bedürfnisabklärungen

In der Folge konnte auf Basis dieser Grundsatzentscheidungen mit der Erarbeitung des Bauprojekts für die Rheinstrasse begonnen werden. Währenddessen wurden im Rahmen der Wirtschaftsoffensive diverse Areale im Kanton Basel-Landschaft überprüft. Dies mit der Zielsetzung, die Areale aufzuwerten und für die Wirtschaft attraktiv zu machen. Zu den Fokusarealen gehört auch die „Ergolzachse“ zwischen Pratteln und Liestal mit u.a. dem Gebiet entlang der Rheinstrasse. Deshalb beschloss der Regierungsrat mit den Gemeinden und Grundeigentümern die Nutzungsplanung entlang der Rheinstrasse zu analysieren und Optimierungspotenzial wenn immer möglich zu nutzen. Dies erforderte eine sorgfältige Prüfung, ob sich entlang der Rheinstrasse Möglichkeiten für neue Gewerbeareale ergeben könnten. Um ein möglichst nachhaltiges Projekt erarbeiten zu können, sollen die Erkenntnisse bezüglich der Entwicklung von Gewerbegebieten entsprechend berücksichtigt werden.

In einzelnen Abschnitten konnten die Bedürfnisse bezüglich der Siedlungs- und Gewerbegebietsentwicklung gemeinsam mit den Gemeinden Füllinsdorf und Frenkendorf rasch geklärt werden. Es ist gelungen, für den nördlichen Abschnitt der Rheinstrasse von der Hülften bis Kittler, inkl. neuem Anschluss Flachsacker Nord und Umbau des Knotens Rheinstrasse / Wölferstrasse, Gelder im Investitionsprogramm priorisieren zu können, um diesen ersten Abschnitt rasch zu realisieren.

Dadurch kann in diesem verkehrsorientierten Abschnitt der Rheinstrasse der Anschluss neuer und bestehender Gewerbebetriebe an die Strasseninfrastruktur verbessert und Planungssicherheit für die ansässigen und zukünftigen Gewerbebetriebe geschaffen werden.

Daraufhin konnte das Auflageprojekt für diesen Abschnitt in der zweiten Jahreshälfte 2014 erarbeitet werden. Die öffentliche Planaufgabe fand vom 17.11.2014 bis 16.12.2014 statt. Gegen das Projekt gingen Einsprachen ein, die im Rahmen der durchgeführten Verständigungsverhandlungen nicht erledigt werden konnten und durch den Regierungsrat behandelt werden müssen.

Verkehrsgrundlagen zur Erarbeitung kantonaler Infrastrukturprojekte / Strasse

Als elementare Grundlage für die Projektierung von Strassenverkehrsanlagen dient im Kanton Basellandschaft das Gesamtverkehrsmodell Basel (GVM Basel). Gesamtverkehrsmodelle sind national und international anerkannte technische Hilfsmittel im Bereich der Verkehrsplanung. Ein Verkehrsmodell kann die zukünftige grossräumige Wirkung einer neuen Verkehrsinfrastruktur abbilden. Die heute zu projektierenden Verkehrsanlagen sind auf zukünftige mittelfristige Verkehrsbelastungen auszulegen, d.h. aktuell sind prognostizierte Verkehrsmengen für das Jahr 2030 zu Grunde zu legen.

Die Projektierung ausschliesslich auf Grund von Verkehrserhebungen ist unzureichend, da damit zukünftige Entwicklungen nicht abgebildet werden. Da die Entwicklung der Verkehrsbelastung eines Strassenabschnittes stark von Veränderungen im nahen Umfeld (Siedlungsentwicklung, Veränderung im Strassennetz etc.) abhängt, ist auch ein pauschaler Zuschlag zu einer erfolgten Zählung mit hohen Unsicherheiten behaftet.

Bei neu zu erstellenden Strasseninfrastrukturen wie der H2 Pratteln - Liestal sind Zählungen gar nicht möglich, da die Strasse ja noch nicht existierte. Solche Projekte können nur auf Grundlage von Verkehrszahlen aus einem Verkehrsmodell ausgearbeitet werden. Verkehrserhebungen alleine sind also insbesondere in einem Umfeld / einer Region mit einer dynamischen Entwicklung als Projektierungsgrundlage ungenügend; sie sind aber wichtige Fakten zur "Eichung" eines Verkehrsmodells.

Gesamtverkehrsmodell Basel

Zur Generierung der Verkehrszahlen, die dem Projekt zugrunde liegen, wurde das Gesamtverkehrsmodell (GVM) der Region Basel verwendet. Es existiert seit anfangs der 90er Jahre und ist ein klassisches Vierstufen-Modell. Es umfasst den ganzen Wirtschaftsraum der trinationalen Agglomeration Basel (TAB), für den auch wichtige Eingangsdaten wie Anzahl Einwohner, Beschäftigte, Arbeitsplätze etc. anhand aktueller amtlicher Prognosen berücksichtigt werden. Auf der Schweizer Seite greift das Modell über diesen Perimeter hinaus und beinhaltet auch den ganzen Tarifverbund Nordwestschweiz. Das Modell bildet den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öffentlichen Verkehr (OeV) mit Bus, Tram und Bahn ab. Es besteht aus einem Nachfragemodell mit den Teilmodellen Verkehrserzeugung/Verkehrsanziehung, Verkehrsverteilung, Modal-Split und aus einem Umlegungsmodell zur Nachbildung der Routenwahl.

Das Nachfragemodell berechnet ausgehend von Kennziffern des Verkehrsaufkommens die Wunschlinien zwischen den rund 750 Verkehrszonen innerhalb des Modellgebietes. Die Strukturdaten stammen von den Statistikämtern und basieren dabei auf dem Kenntnisstand des jeweiligen Modelljahres. Diese Daten und Prognoseannahmen werden von den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft als Modelleigner jeweils genehmigt.

Für die Wunschlinien wird im Umlegungsmodell anschliessend der jeweils optimale Weg unter Berücksichtigung der Netzauslastung berechnet. Die Summation aller Beziehungen und die gewählten Wege ergeben die Belastungen des Strassen- bzw. des OeV-Netzes. Gleichzeitig mit dieser Umlegung werden auch Zeit- und Distanzmatrizen berechnet, die wiederum als Input für das Nachfragemodell dienen. Iterativ wird somit die Netzauslastung auch bei der Berechnung der Nachfrage berücksichtigt, d.h. dass Überlastungen im Strassennetz zu längeren Reisezeiten und damit zu einer Verlagerung führen können.

Das Modell ist grundsätzlich ausgelegt, um die Auswirkungen infolge Veränderungen der Siedlungsstruktur und / oder Veränderungen des Verkehrsangebotes nachzubilden. Es liefert für die Zeithorizonte Ist-Zustand und Prognosezustand jeweils Belastungswerte für die durchschnittliche Abendspitzenstunde (AS) und zum durchschnittlichen Werktagesverkehrs (DWV), die mit entsprechenden Faktoren zu Werten für den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) umgerechnet werden.

2.2 Projektinhalte / verkehrliche Grundlagen

Am Grundkonzept aus dem rechtskräftigen Projekt von 2002, auf der zukünftigen Rheinstrasse je einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung einzurichten, kann nach wie vor festgehalten werden. Es ist in der Lage, den erwarteten Verkehr aufzunehmen. Im Rahmen des Arbeitsgruppenprozesses wurde jedoch berücksichtigt, dass die Rheinstrasse künftig Abschnitte mit unterschiedlichen Verkehrsmengen aufweisen wird und sich daraus unterschiedliche Möglichkeiten für den Betrieb und die Gestaltung des Strassenraumes ergeben, was eine abschnittsweise Betrachtung erforderlich macht. Der Abschnitt 1, Nord bis Wölferstrasse (Anschluss Pratteln Ost - Knoten Flachsackerstrasse / Wölferstrasse) hat jeweils einen Fahrstreifen pro Richtung und bis zum LSA-geregelten Knoten Flachsackerstrasse eine zusätzliche Busspur in Fahrtrichtung Liestal. Die Abschnitte 2 (Knoten Flachsackerstrasse / Wölferstrasse - Knoten Baslerstrasse / Ringstrasse) und 3 (Knoten Baslerstrasse / Ringstrasse - Füllinsdorf Süd / Liestalerstrasse - Schauenburgerstrasse) haben jeweils einen Fahrstreifen pro Richtung und einen Mehrzweckstreifen, der allen Verkehrsteilnehmenden dienen soll. Mit diesem Element können die Querbeziehungen für den Fuss- und Veloverkehr verbessert und die Abbiegemöglichkeiten in die Sammel- und Erschliessungstrassen und in die angrenzenden Liegenschaften ermöglicht werden. Dies wird als deutliche Verbesserung für alle Anspruchsgruppen gewertet, denn im rechtskräftigen Projekt war dies nicht möglich und stellte einen der grössten Projektschwachpunkte dar.

Den Verkehrszahlen wurde bereits in der Vergangenheit während der Projektertüchtigung und auch im Zuge der Erarbeitung des Auflageprojektes grosse Beachtung geschenkt. Als Grundlage dafür diente stets das unter 2.1 beschriebene Gesamtverkehrsmodell Basel. Im Laufe der verschiedenen Projektierungsphasen der HPL waren aus Gründen der Projektierungsdauer verschiedene Versionen des Gesamtverkehrsmodells der Agglomeration Basel (GVM) im Einsatz. Deshalb ergaben sich über die Jahre in den einzelnen Abschnitten teilweise unterschiedliche Verkehrszahlen. Diese Zahlen gaben in der Öffentlichkeit wiederholt Anlass zu Diskussionen. Deshalb hat das TBA ein Gutachten in Form einer Zweitmeinung zu den zu Grunde gelegten Verkehrszahlen in Auftrag gegeben. Das Gutachten bestätigt die Richtigkeit und Plausibilität für die überregionalen und streckenbezogenen Verkehrsbelastungen. Es besteht unter den Fachleuten somit der Konsens, dass die Belastungen des Verkehrsmodells als robuste Grundlage verwendet werden können. Mit diesen Verkehrsbelastungen werden die vorgegebenen Knotengestaltungen verkehrstechnisch überprüft und dimensioniert. Ziel ist, mit einer guten Verkehrsqualität der Knoten im Verlauf der Rheinstrasse neben einer ausreichenden Kapazität für den Ziel- / Quellverkehr auf der

Rheinstrasse eine optimale Erreichbarkeit der HPL und somit auch eine hohe Entlastungswirkung sicherzustellen.

Die aktuellen Verkehrserhebungen bestätigen, dass die Modellannahmen auf der sicheren Seite getroffen wurden und belegen zugleich, dass der gewünschte Verlagerungseffekt auf die neue Hochleistungsstrasse eintritt (siehe Beilage).

Um den Schwankungen der Verkehrsbelastungen im Jahresverlauf Rechnung zu tragen, wurden die Wochenzählwerte in der nachfolgenden Tabelle auf normierte Jahreswerte (DTV) umgerechnet; alle Zahlenangaben als Anzahl Fahrzeuge pro Tag.

A22; DTV normiert

Jahr	Abschnitt 1 Nord	Abschnitt 2 Mitte	Abschnitt 3 Süd
2014	36'150	36'900	31'350
2015	37'300	--	--

Rheinstrasse; DTV normiert

Jahr	Abschnitt Nord - Wölferstrasse	Abschnitt Flachsackerstr.- Baslerstr.	Abschnitt Baslerstr. – Liestalerstr.	Abschnitt Liestalerstr.- Schauenburgerstr.
2014	10'350	7'700	6'700	9'600
2015	11'200	--	--	--

Hinweis: Da die Zählungen der verschiedenen Abschnitte in unterschiedlichen Wochen stattfanden, ergaben sich unterschiedliche Korrekturwerte (mehrheitlich 1.0; 2 Zählungen mit Korrekturwert 1.02 bzw. 0.97).

2.3 Zusammenfassung / Fazit

Die Verkehrsgrundlagen für die Projektierung der H2 Pratteln - Liestal (HPL) Abschnitt Rheinstrasse entsprechen dem anerkannten Stand der Technik. Wie bei allen anderen Strasseninfrastrukturprojekten werden die Daten des eigens von den Kantonen entwickelten Gesamtverkehrsmodells Basel (GVM Basel) verwendet. Es wurden umfangreiche Abklärungen bezüglich Qualität der Verkehrszahlen getroffen; die Verkehrserhebungen zeigen, dass die Annahmen aus verkehrlichen wie aus umweltrechtlichen Gesichtspunkten auf der sicheren Seite liegen. Wie bereits ausgeführt, sind reine Verkehrserhebungen auf der Rheinstrasse nach der Eröffnung der HPL als Projektierungsgrundlage das weniger gut geeignete Instrument, da sie keine "Zukunftskomponente" beinhalten.

Die Betrachtung der Rheinstrasse in einzelnen Abschnitten trägt dazu bei, den verschiedenen Nutzungsbedürfnissen bestmöglich Rechnung zu tragen. Die Gewährleistung der Abbiegemöglichkeiten widerspiegelt den Charakter einer üblichen Kantonsstrasse; zudem können mit der Einrichtung eines Mehrzweckstreifens die Querverbindungen für Fuss- und Veloverkehr verbessert werden. Am grundsätzlichen Verkehrskonzept aus dem rechtskräftigen Projekt, mit jeweils einer Fahrspur pro Richtung, wird unverändert festgehalten, das erwartete Verkehrsaufkommen gemäss den Grundlagen des GVM's Basel kann damit in guter Verkehrsqualität abgewickelt werden.

2.4 Weiteres Vorgehen Projektierung / Realisierung

Abhängig vom weiteren Verlauf des kantonalen Nutzungsplanungsverfahrens für die H2 Pratteln - Liestal, Abschnitt Rheinstrasse, Abschnitt Nord bis Wölferstrasse (derzeit werden die hängigen Einsprachen bearbeitet und beschwerdefähigen Entscheiden zugeführt), können die Projektierungsarbeiten auf Basis der vorliegenden Verkehrsgrundlagen fortgesetzt werden. Die Projektierung und Realisierung weiterer Abschnitte ist abhängig von der kantonalen Investitionsplanung und vom oben erwähnten Verfahren für den Abschnitt Nord bis Wölferstrasse.

3. Antrag

Mit dem vorliegenden Bericht hat der Regierungsrat das Postulat geprüft und dem Landrat über seine Abklärungen berichtet. Der Regierungsrat beantragt, das Postulat [2013/161](#) betreffend H2 Dialog-Prozess ist gescheitert - jetzt braucht es Fakten-Erhebung als abzuschreiben.

Liestal, 25. August 2015

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Anton Lauber

der Landschreiber:

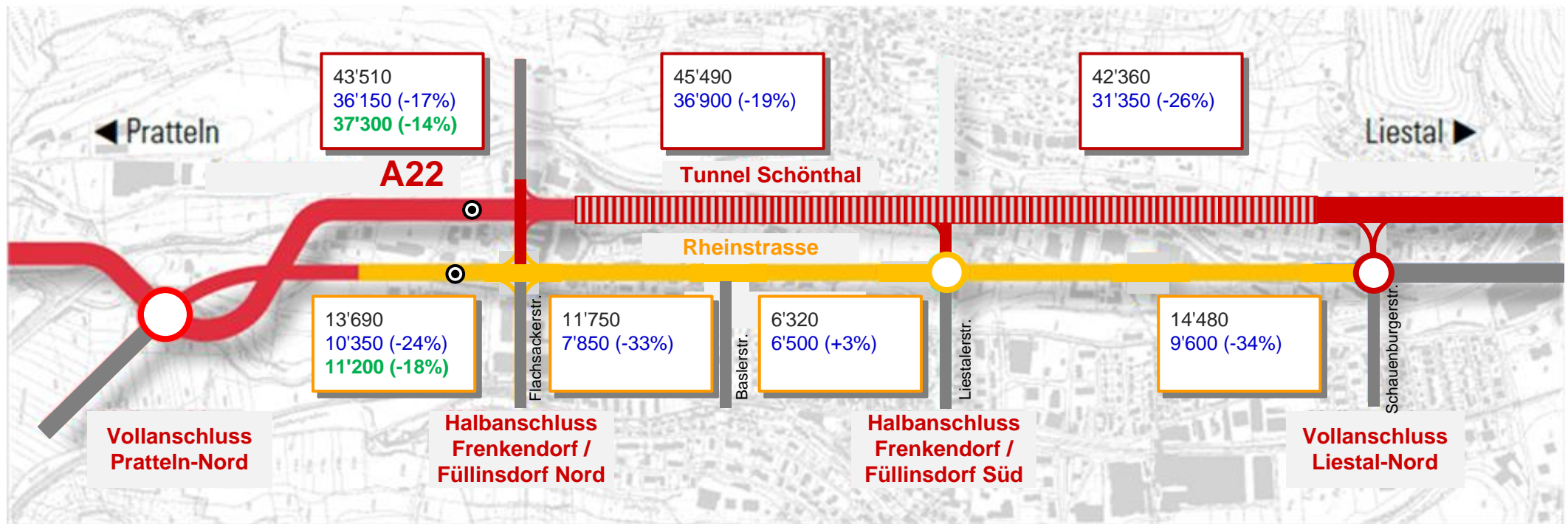
Peter Vetter

Anhang: Vergleich Verkehrsdatenprognose UVB mit Verkehrserhebungen 2014/2015



H2 Pratteln – Liestal, Abschnitt Rheinstrasse

Vergleich Verkehrsdaten Prognose UVB mit Nachher-Erhebungen



Alle Zahlenangaben als Anzahl FZ / Tag

⊙ permanente Zählstelle
Kanton / ASTRA

Legende:

Prognosewerte 2010 gemäss Modell 1996

Verkehrsbelastungen 2014 (Wochen zählung Feb.-Apr. 2014)

Verkehrsbelastungen 2015 (Wochen zählung: Apr. 2015)