

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat 2023/94 «Lange Wartezeit und Gefahr für FussgängerInnen» 2023/94

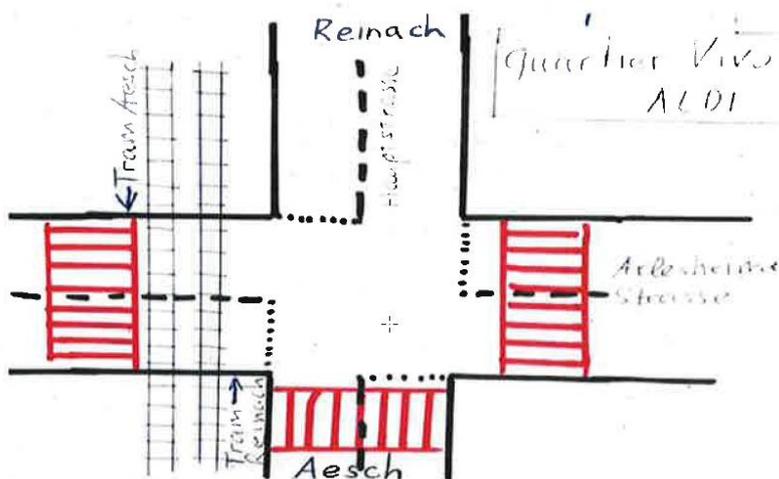
vom 22. Oktober 2024

1. Text des Postulats

Am 9. Februar 2023 reichte Marco Agostini das Postulat 2023/94 «Lange Wartezeit und Gefahr für FussgängerInnen» ein, welches vom Landrat am 25. Mai 2023 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

In Aesch zwischen der Autobahneinfahrt und der Kreuzung (Hauptstrasse/Arlesheimstrasse) entsteht ein neues Quartier (Vivo Aesch). Gleich daneben ist der Aldi mit einem grossen Standort und auch weiteres Gewerbe. Zudem hat es etwas weiter östlich ein grosses Quartier mit vielen Wohnungen und Familien die dort leben. Westlich der Kreuzung hat es auch viel Gewerbe.

Das Problem für Fussgängerinnen und Fussgänger ist die stark befahrene Kreuzung Hauptstrasse/Arlesheimstrasse mit zwei Haltestellen des Trams Nr. 11. Vor allem die Menschen aus/zum Quartier Vivo/Aldi/Wohnquartier müssen zwei oder gar drei (für Tram Richtung Aesch) Mal über die Kreuzung/Ampel, mit Wartezeiten von manchmal bis zu 2-3 Min. vor jeder Ampel. Es verleitet oft Personen mit roter Ampel über die Strasse zu laufen, wenn das Tram an der Haltestelle ist und sie diesen noch erreichen müssen. Man bedenke auch, dass aus den Quartieren viele Kinder und Jugendliche Richtung Aesch oder Basel in die Schule gehen müssen. Zu beachten ist auch, dass es auf der Kreuzung Richtung Reinach kein Fussgängerstreifen besteht. Hier die Karte die Karte der Situation vor Ort:



Eine mögliche Lösung könnte ein vierter Fussgängerstreifen oder vielleicht sogar einer Unter- oder Überführung sein, damit die Menschen dort schneller und vor allem sicherer die Kreuzung überqueren können. Schon bald wird das Quartier Vivo fertiggestellt sein und mehrere hundert Personen werden dann dort einziehen.

Die Regierung wird daher gebeten rasch eine Lösung für die Fussgängerinnen und Fussgänger bei dieser Kreuzung auszuarbeiten und dem Landrat vorzulegen.

2. Stellungnahme des Regierungsrats

Durch die vielen Verkehrsbeziehungen und dem hohen Verkehrsaufkommen auf der Kreuzung Hauptstrasse/Arlesheimerstrasse kam es früher zu längeren Wartezeiten. Im Vergleich zu den Erhebungen im Jahr 2015 (vor der Eröffnung des Zubringers Pfeffingerring) haben die Verkehrsmengen am Knoten seither abgenommen. Die Auslegung einer Lichtsignal-Steuerung für den aktuellen Verkehr (Erhebungen August 2023) bedarf immer einer gesamtheitlichen Betrachtung aller Verkehrsbedürfnisse. Selbst in den werktäglichen Morgen- und Abendspitzenstunden sollen neben der sicheren und bevorzugten Querung der Tramfahrten auch möglichst geringe Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmenden resultieren. Da am Knoten weiterhin viele Fahrbeziehungen zu bedienen sind, bleibt der Spielraum bei der Konzeption der Steuerung beschränkt. Eine Fussgängerquerung über die Hauptstrasse am nördlichen Knotenast würde mindestens eine mittige Fussgängerinsel und somit den Wegfall eines Abbiegestreifens bedingen. Diese Folgen wurden bereits im Rahmen der Projekte Zubringer Pfeffingerring und Quartierplan Victus (Vivo) geprüft und wegen der dann resultierenden Knotenüberlastung verworfen. Die damaligen Erkenntnisse haben auch im aktuellen Zustand ihre Gültigkeit.

Ein zusätzlicher lichtsignalgeregelter Fussgängerstreifen auf der Hauptstrasse-Nord mit einer mittigen Fussgängerinsel zur Begrenzung der Zwischenzeiten und ohne einen Fahrstreifenabbau wäre nur mit sehr grossen baulichen Aufwendungen entweder am westlichen oder östlichen Strassenrand möglich. Auch mit diesen grob auf über 0,6 Mio. Franken abgeschätzten baulichen Massnahmen bedeutet ein zusätzlicher lichtsignalgeregelter Fussgängerstreifen gesamthaft höhere Wartezeiten an der Lichtsignalanlage (u. A. auch für die bestehende südliche Fussgängerquerung). Für gesicherte Kostenschätzungen müssten allerdings zuerst die Strassengeometrien definiert werden. Darauf wurde bisher verzichtet, da die baulichen Aufwendungen offensichtlich gross sind und die einhergehende Verschlechterung des gesamten Verkehrsablaufs als unverhältnismässig beurteilt werden.

Ebenso als unverhältnismässig wird eine noch teurere Unterführung oder Überführung beurteilt. Zumal auch der Platz dafür (u.a. Rampen) kaum vorhanden ist.

Die Kreuzung ist sehr sicher. Im Kreuzungsbereich (Distanz von 50 m ab Haltebalken) wurden in den letzten 10 Jahren (2014-2023) 9 Unfälle polizeilich registriert, wovon lediglich eine radfahrende Person beteiligt war. In den massgebenden letzten 3 Jahren wurden 4 Unfälle mit Beteiligung von Motorfahrzeugen registriert, mehrheitlich Auffahrunfälle. Unfälle mit Zufussgehenden sowie Schwerverletzten oder Toten wurden seit 2014 keine verzeichnet. Der Knoten stellt gemäss kantonaler Verkehrsunfallstatistik 2023 weder einen Unfallschwerpunkt dar, noch liegt eine Konzentration der Unfälle auf einzelnen Knotenästen vor.

Die Haltestelle Arlesheimerstrasse ist versetzt angeordnet. In Richtung Basel liegt diese südlich der Arlesheimerstrasse und in Richtung Aesch nördlich der Arlesheimerstrasse. Die massgebende Fussgängerbeziehung ist aus dem Quartier Vivo (ex QP Victus)/Aldi/Wohnquartier zur Tramhaltestelle. Für die Zufussgehenden ist die Fahrbeziehung des Trams von und in Richtung Basel deutlich wichtiger als jene von und in Richtung Aesch-Zentrum.

In Fahrtrichtung Basel steigen an der südlichen Haltestelle Arlesheimerstrasse gemäss Passagierzahlen der BLT an Werktagen jeweils rund 180 Fahrgäste aus und rund 750 Fahrgäste ein. Für die

zur Tramhaltestelle eilenden Fahrgäste steht somit eine rasche südliche Strassenquerung im Vordergrund. Eine nördliche Strassenquerung würde den Zufussgehenden keinen wesentlichen Mehrwert bringen.

In Fahrtrichtung Aesch steigen an der nördlichen Haltestelle Arlesheimerstrasse gemäss Passagierzahlen der BLT an Werktagen lediglich rund 150 Fahrgäste ein und rund 820 aus. Diese Fahrgäste würden von einem zusätzlichen lichtsignalgeregelten Fussgängerstreifen profitieren. Allerdings sind es nur wenige Fahrgäste die zur Tramhaltestellen eilen. Die Mehrheit der Fahrgäste ist auf dem «Nachhauseweg», wo Wartezeiten (Umwege) an der Lichtsignalanlage in der Regel gut akzeptiert werden.

Basierend auf den Ein- und Aussteigerzahlen, den Bedürfnissen der Zufussgehenden sowie der Fussgängerwunschl意思 ist festzuhalten, dass ein zusätzlicher lichtsignalgeregelter Fussgängerstreifen primär nur für die Fahrgäste der nördlichen Haltestelle eine Verkürzung der Wartezeit ergibt. Die grösste Gefahr bzw. Risikobereitschaft der Zufussgehenden findet statt, wenn diese bei einem einfahrenden Tram (in der Spitzenstunde fährt das Tram alle 7-8 min) ungeduldig werden und bei Rot oder unregelmässig über die Kreuzung gehen. Hierfür ist die bestehende südliche Hauptstrassenquerung deutlich wichtiger als eine nördliche (750 gegenüber 150 Fahrgäste). Deshalb liegt der Focus bei den Optimierungen auf die bestehende südliche Hauptstrassenquerung. Die Steuerung der Lichtsignalanlage sieht vor, dass wenn sich ein Tram aus Richtung Aesch an der Lichtsignalanlage angemeldet hat, der Fussgängerstreifen über die Hauptstrasse Grün erhält, sofern der Fussgängerdrücker an der östlichen Strassenseite vorgängig betätigt wird.

Um die Wartezeiten der Zufussgehenden weiter zu reduzieren, wurden mit dem Sanierungsprojekt der Hauptstrasse im Juni 2024 kleinere Optimierungen an der Steuerung der Lichtsignalanlage umgesetzt. Zudem werden im 1. Halbjahr 2025 zusammen mit der Gemeinde weitere Massnahmen auf dem Fusswegnetz im Detail geprüft. Auf der Arlesheimerstrasse-Ost, besteht die Idee auf Höhe der Gemeindestrasse St. Jakobstrasse, einen zusätzlichen Fussgängerstreifen zu markieren. Somit kann die Arlesheimerstrasse schon vorgängig vortrittsberechtigt überquert werden und die Fussgängerquerung bei der Lichtsignalanlage und die damit verbundene Wartezeit entfällt. Im Weiteren wird auch geprüft, ob der Rechtabbieger von Aesch-Zentrum Richtung Arlesheimerstrasse-Ost aus der Steuerung der Lichtsignalanlage genommen werden kann, so dass die Zufussgehenden diesen Fussgängerstreifen jederzeit vortrittsberechtigt queren können.

Aus Sicht des Regierungsrats nimmt die bestehende Lichtsignalanlage sowie mit den vorgenommenen und im 1. Halbjahr 2025 mit der Gemeinde zu prüfenden Massnahmen die wesentlichsten Bedürfnisse der Zufussgehenden auf, so dass eine sichere und akzeptierte Regelung der Verkehrsströme vorliegt. Eine vierte lichtsignalgeregelte Fussgängerquerung wäre aus Sicht Zufussgehende sicherlich komfortabel und wünschenswert. Eine solche würde aber zu einer Knotenüberlastung führen oder es wären sehr aufwändige bauliche Massnahmen nötig, was als nicht verhältnismässig beurteilt wird.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2023/94 «Lange Wartezeiten und Gefahr für FussgängerInnen» abzuschreiben.

Liestal, 22. Oktober 2024

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Isaac Reber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich