

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Netzenunterführung Sissach – Verkehrsentlastung: Dynamische Sensitivitätsanalyse und Reduktion Planungshorizont

2018/972

vom 15. März 2022

1. Ausgangslage

In ihrem am 29. August 2019 vom Landrat überwiesenen Postulat 2018/972 bat Saskia Schenker den Regierungsrat, eine (dynamische) Sensitivitätsanalyse für den Teilknoten Bahnhofstrasse (Nord)/Parkplatz Post/Bahnhofstrasse (Süd)/Zunzgerstrasse auszuweisen und auf dieser Basis zu prüfen, ob der Planungshorizont für die Netzenunterführung auf zehn Jahre gekürzt werden sollte.

In seiner Antwort führte der Regierungsrat aus, dass eine Verkehrssimulation erstellt worden sei, um die gewünschte dynamische Sensitivitätsanalyse auszuweisen. Diese bietet die Möglichkeit, den Perimeter ganzheitlich unter Berücksichtigung einer Vielzahl von verkehrlichen Wechselwirkungen möglichst realitätsnah abzubilden. Vom 4.–8. November 2019 wurden Verkehrserhebungen durchgeführt. Zudem wurden verschiedene Szenarien betrachtet, nicht nur die auf den Jahresmittelwert umgerechnete Verkehrsbelastung des Erhebungstags, sondern es wurde auch die zukünftige Verkehrsentwicklung bis ins Jahr 2040 betrachtet, dies mit Hilfe des Gesamtverkehrsmodells, welches das Verkehrswachstum anhand der raumplanerisch hinterlegten Entwicklungen in Siedlung und Arbeit für jede Verkehrsverbindung berechnet. Dies ergab eine Zunahme des Verkehrs um 5 %. Ebenfalls betrachtet wurde ein Szenario mit einer Verkehrszunahme um 10 % für das Jahr 2040. Bei beiden Szenarien wurde für die Verkehrsbelastung sowohl der Jahresmittelwert als auch der Erhebungstag zugrunde gelegt.

Die Erhebungen zeigten, dass auf der Hauptstrasse ein langer Rückstau festzustellen war, der dadurch entsteht, dass Fahrzeuge links in die Rheinfelderstrasse abbiegen und ein Überholen nur zum Teil möglich ist. Ebenso kommt es bei der Zunzgerstrasse zu Rückstaus. Fahrzeuge aus der Bahnhofstrasse sind vortrittsberechtigt, kommen aber nicht an den links abbiegenden Fahrzeugen vorbei.

Die Simulation mit der heutigen Infrastruktur ergab, dass es zwar immer wieder zu längeren Rückstaus kommt, aber auch bei einer Verkehrszunahme trotzdem noch die Verkehrsqualitätsstufe (die sich aufgrund der mittleren Verlustzeit berechnet) C (zufriedenstellend) oder D (ausreichend) gewährleistet werden kann.

2025 wird eine Instandsetzung der Infrastruktur erfolgen, weshalb mögliche Optimierungen diskutiert werden. Eine Aufweitung würde zu mehr Platz führen, damit der geradeaus fahrende Verkehr den links abbiegenden Verkehr überholen kann. Als Kernelement soll ein aufgrund der schwierigen Platzverhältnisse eher kleiner Kreislauf zur Verbesserung des Verkehrsflusses führen. Weiter wird ein Mehrzweckstreifen vorgesehen.

Die Simulation mit einer optimierten Infrastruktur ergab, dass die Bahnhofstrasse Nord den höchsten Rückstau und die grösste Verkehrsbelastung haben wird, ebenso die Poststrasse. In der Summe würde sich eine Verbesserung des Verkehrsflusses ergeben.

Als Fazit wird festgehalten, dass bei einer künftigen Verkehrszunahme die Kapazitätsgrenze der heutigen Infrastruktur immer häufiger überschritten würde. Mit der optimierten Infrastruktur könnte

über den Betrachtungshorizont 2040 eine ausreichende Kapazität geschaffen werden. Die Ideen der optimierten Infrastruktur fliessen in die bevorstehende Strasseninstandsetzung (ca. 2025) ein und werden mit der Gemeinde abgesprochen.

Die Netzenunterführung würde eine spürbare Verkehrsentslastung bringen und die Verkehrsmenge am Knoten in Sissach um ca. 30 % reduzieren. Die Netzenunterführung ist als langfristige Massnahme zu betrachten und es braucht aus Gründen des Verkehrsflusses keine Kürzung des Zeithorizonts im Richtplan.

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, das Postulat abzuschreiben.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Kommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 3. und 17. Februar 2022 behandelt, dies in Anwesenheit von Baudirektor Isaac Reber und Nico Buschauer, stv. Generalsekretär der BUD. Als Fachvertreter des Tiefbauamts waren dessen Leiter Drangu Sehu und Stefan Roana, Leiter Verkehrstechnik (nur am 3. Februar 2022), anwesend.

2.2. Eintreten

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

2.3. Detailberatung

Die Kommission diskutierte einerseits über die geplanten Massnahmen und andererseits über die Alternativen «Optimierung der Infrastruktur bei den Knoten in Sissach» versus «Netzenunterführung».



Ein Teil der Kommission begrüsst die Optimierungsmassnahmen, während andere äussern, der vorgesehene Kreislauf könne das Stauproblem nicht lösen und sei nicht nötig, da die Fussgänger-

streifen bzw. die Fussgängerflüsse den Rückstau verursachten, sobald ein Zug ankomme. Ein weiteres Problem sei, dass gewisse Autofahrende durch ihr Fahrverhalten den Verkehr blockierten, weil sie nicht Auto fahren könnten. Bereits jetzt seien die Platzverhältnisse eng und es stelle sich die Frage, ob der Platz für einen Mehrzweckstreifen ausreiche. Die Verwaltung erklärte, der Strassenraum werde anders gestaltet. Es brauche Mittelinseln für die Fussgängerquerungen; dazwischen werde ein Mehrzweckstreifen markiert, der den Fahrzeugkern helfe, richtig zu fahren. Der Platz reiche aus, damit zwei Personenwagen aneinander vorbeikämen. Entweder werde das eine Trottoir oder der Mehrzweckstreifen allenfalls etwas schmaler. Ein Kommissionsmitglied gab zu bedenken, dass die Velofahrenden vergessen gingen. Dazu hielt die Direktion fest, diese könnten den Mehrzweckstreifen ebenfalls nutzen, der einen gewissen Schutz biete. Allerdings verbessere sich für sie die Situation nicht wirklich.

Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich nach dem Anteil des Ziel- und Quellverkehrs. Dies sei nicht detailliert betrachtet worden, führte die BUD aus, jedoch habe es eine Verkehrserhebung und eine darauf basierende Verkehrssimulation gegeben, gemäss welcher der Knoten durch die Unterführung um etwa 30 %, d. h. um 500 Fahrzeuge, entlastet werden könnte. Ein anderes Kommissionsmitglied warf die Frage auf, welche Massnahme – Optimierungen oder Netzenunterführung – den grösseren Nutzen bringe. Die Verwaltung führte aus, die Unterführung würde das ganze Gebiet entlasten, jedoch stelle sich die Frage des Zeithorizonts. Wegen den nicht ganz einfachen topografischen Verhältnissen seien vertiefte Abklärungen erforderlich. Die Bahnlinie müsste gequert werden, was ein grosses Bauwerk bedinge. Es stelle sich die Frage der Verhältnismässigkeit. Die Instandsetzung der Infrastruktur müsse per 2025 erfolgen, und die vorgesehenen Massnahmen seien mit einer Unterführung kompatibel und sollten die Situation für die nächsten zehn Jahre verbessern. Die Frage der Verhältnismässigkeit stelle sich jedoch grundsätzlich, auch bezüglich des Kreisels. Eine bessere Schulung aller Verkehrsteilnehmenden würde wohl in der Tat einen Teil des Problems lösen. Ein Kommissionsmitglied erachtete die Massnahmen als kurzfristige Lösung, welche jedoch längerfristig nicht ausreiche. Eine wesentliche Rolle spiele, wie schnell die Bevölkerung wachse. Um beurteilen zu können, welche Massnahme längerfristig die richtige darstelle, müssten die Kosten für die Realisierung der Netzenunterführung bekannt sein. Deshalb sollte das Postulat stehengelassen werden. Die Verwaltung hielt fest, eine Unterführung könne realisiert werden, allerdings sei das Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend. Es handle sich um ein komplexes Projekt und vertiefte Abklärungen würden Kosten verursachen. Für einen solchen Auftrag wäre es nicht ausreichend, das Postulat stehenzulassen. Andere Kommissionsmitglieder sprachen sich für die Abschreibung des Postulats aus, da ausführlich geprüft und berichtet worden sei.

3. Antrag an den Landrat

Die Kommission beantragt dem Landrat mit 12:1 Stimmen, das Postulat abzuschreiben

15.03.2022 / ps

Bau- und Planungskommission

Urs Kaufmann, Präsident