

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat 2019/115 von Stefan Degen: «Verkehrsüberlastung auf der Achse Gelterkinden bis Chienberg-Tunnel» 2019/115

vom 13. Oktober 2020

1. Text des Postulats

Am 31. Januar 2019 reichte Stefan Degen das Postulat 2019/115 «Verkehrsüberlastung auf der Achse Gelterkinden bis Chienberg-Tunnel» ein, welches vom Landrat am 12. September 2019 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Die Eröffnung des Chienbergtunnel 2006 führte nicht nur für Sissach zu einer grossen Entlastung vom Durchgangsverkehr, sondern entlastete auch Böckten und Gelterkinden von den täglichen Rückstaus. In den vergangenen Jahren führte das Bevölkerungswachstum, welches auch im oberen Kantonsteil stattfand, zu einer deutlichen Zunahme auf den Strassen. In den frühen Morgenstunden staut sich der Verkehr vom Kreisel vor dem Chienbergtunnel teilweise bis nach Ormalingen. In den Abendstunden verhält es sich gleich, einfach in die andere Richtung.

Die vor einigen Jahren angedachte Umfahrung Gelterkinden wurde inzwischen wieder aufgegeben, Entlastungsmöglichkeiten auf der Kantonsstrasse Gelterkinden-Chienbergtunnel wurden bisher nicht geprüft.

Der Regierungsrat wird beauftragt, die Situation zu prüfen und in dem Sinne über Lösungsmöglichkeiten zu berichten.

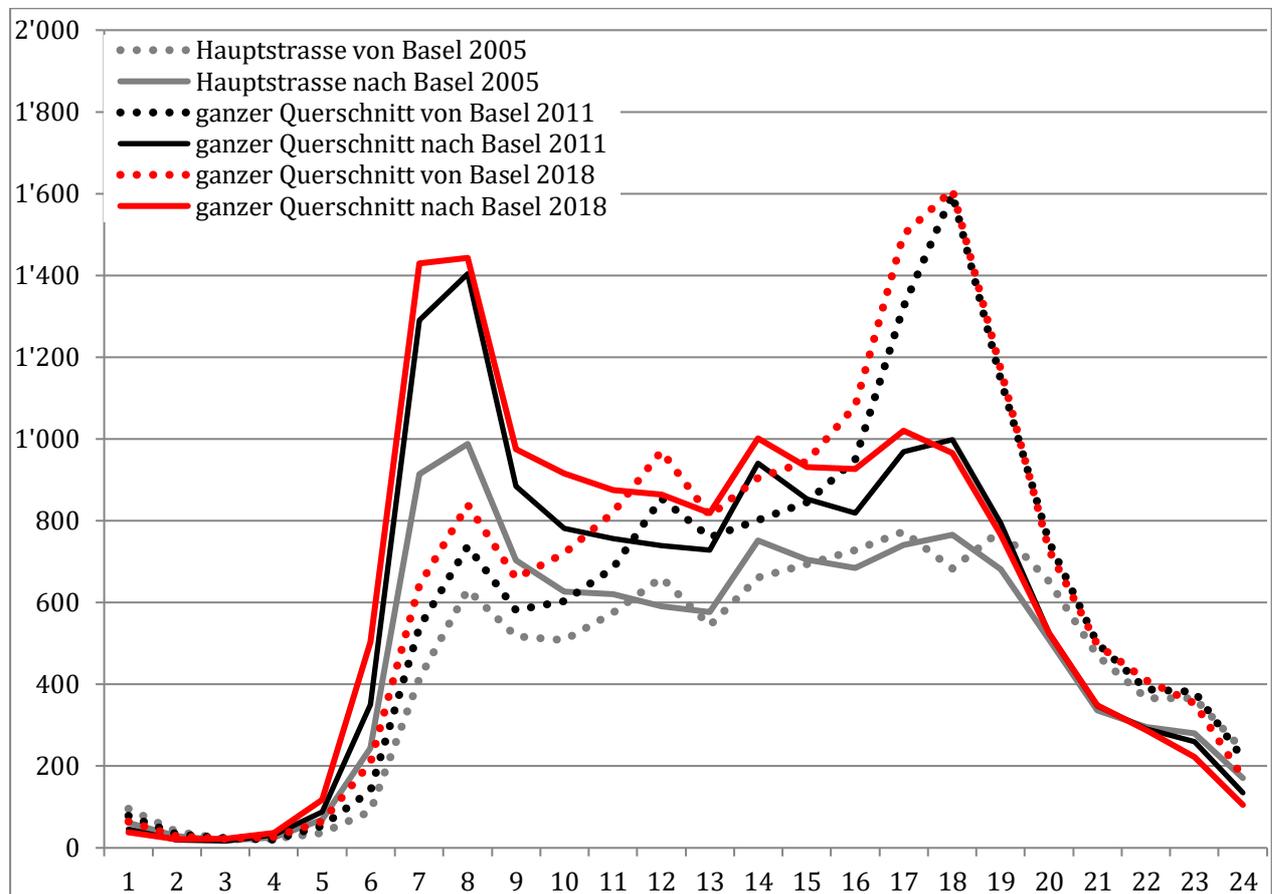
2. Stellungnahme des Regierungsrats

2.1. Ausgangslage

Vor der Inbetriebnahme des Chienbergtunnels lag der durchschnittliche Tagesverkehr auf der Sissacherstrasse in Gelterkinden bei rund 13'500 Fahrzeugen (2005). Nach Eröffnung des Tunnels haben sich hier die Verkehrsmengen um ca. 2'500 Fahrzeuge pro Tag erhöht und in den letzten Jahren auf diesem Niveau von nicht ganz 16'000 Fahrzeugen eingependelt.

Die Analyse der Tagesganglinie des Chienbergtunnels und der Ortsdurchfahrt Sissach (Jahreswerte für Dienstag und Donnerstag) zeigen klar, dass hier ausgeprägte Spitzenstunden in je einer Richtung vorliegen: Am Morgen liegen die beiden Spitzenstunden zwischen 6 und 8 Uhr in Richtung Westen bzw. Liestal / Basel und am Abend zwischen 16 und 18 in Richtung Osten bzw. Gelterkinden / von Basel. Vor Inbetriebnahme des Chienbergtunnels (2005) waren in den Tagesganglinien des Querschnitts Sissach die Spitzenstunden nur wenig ausgeprägt und am Abend gar nicht zu erkennen. Dies änderte sich stark mit dessen Eröffnung: In den Spitzenstunden nahm der Ver-

kehr von 2005 bis 2011 zwischen 50 % bis 100 % zu. In den übrigen Tagesstunden waren die relativen Zunahmen rund halb so gross. Zwischen 2011 und 2018 hat sich die Spitzenstunde nur noch leicht verbreitert. Die verkehrlichen Engpässe bestehen also während einer bis zwei Stunden in die jeweilige Lastrichtung. Könnten die Spitzenstunden am Morgen und am Abend um je rund 200 – 400 Fahrzeuge reduziert werden (bei zwei Spitzenstunden total 400 – 800 Fahrzeuge), wäre das Verkehrsaufkommen auf einem Niveau, das eine vernünftige Abwicklung erlaubt.



Es ist davon auszugehen, dass es sich bei den Spitzenstundenverkehren vornehmlich um Pendlerverkehr mit symmetrischen Quell-Ziel-Beziehungen handelt. Anders gesagt: Personen, welche am Morgen in Richtung Basel die Strecke Gelterkinden – Chienbergtunnel befahren, tun dies auch am Abend in umgekehrter Richtung. Wenn es folglich gelingt, den Morgenverkehr in Richtung Basel zwischen 400 – 800 Fahrzeuge zu reduzieren, wird dies im Abendverkehr zu einer analogen bzw. ähnlichen Reduktion in Richtung Gelterkinden führen. Damit könnte das Verkehrsaufkommen in den Morgen- und Abendspitzen vernünftig abgewickelt werden.

Eine Lösung muss auch mit dem zukünftigen Verkehrsaufkommen funktionieren. Gemäss den Standardszenarien aus dem Gesamtverkehrsmodell der Region Basel sind auf der Strassenachse Sissach – Gelterkinden für 2040 Zunahmen im Bereich von 5 bis 10 % möglich, wobei der höhere Wert von einem starken Bevölkerungswachstum (u.a. im Oberbaselbiet) ausgeht.

Nach heutiger Kenntnis und mit den gegenwärtigen Verkehrsströmen bestehen in den Spitzenstunden Kapazitätsüberschreitungen an den Knoten Kreisel Sissach West und Ost sowie beim Kreisel Roseneck (inkl. FG-Querungen Höhe Migros und Knoten Bahnhofstrasse/Sissacherstrasse mit der Buspriorisierung). Zudem wird der Verkehrsfluss auf der Strecke zwischen dem Kreisel Sissach Ost und dem Kreisel Roseneck in Gelterkinden durch Abbiegemanöver, Bushaltestellen, und FussgängerInnen-Querungen immer wieder gestört. Dies führt vornehmlich am Nachmittag

und in der Abendspitze zu einer deutlichen Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus. Des Weiteren treten auch hohe Wartezeiten für Fahrzeuglenkende auf, welche als Linksabbieger in die Kantonsstrasse einmünden wollen. Davon betroffen ist insbesondere die Gemeinde Böckten. Der Knoten Kreisel Sissach West wurde in der Vergangenheit bereits optimiert und um diesen Engpass langfristig zu beheben, ist ein Ausbau inkl. Entflechtungsbauwerken unumgänglich und komplex. An dieser Situation würde auch eine Netzenunterführung nichts ändern, sondern die Belastung in diesem Knoten eher zusätzlich erhöhen.

2.2. Mögliche Lösungsansätze

Für die Lösung der Überlastung der Strassenachse Sissach – Gelterkinden sind verschiedene Lösungsansätze denkbar. Diese seien im Folgenden kurz dargelegt:

Knoten/Strecken auf heutiger Kantonsstrasse ausbauen / optimieren

Die Knoten Sissach Ost (Doppelkreisel) und Gelterkinden Roseneck wurden einer genaueren Analyse unterzogen. Beim Kreisel Roseneck in Gelterkinden wird es schwierig sein, eine Lösung zu finden. Es bedarf vertiefter Analysen ohne 'Erfolgsgarantie' für einfache Lösungen. Das Umfeld mitten im Siedlungsgebiet erschwert auch bauliche Eingriffe. Beim Knoten Sissach Ost sind Massnahmen für den Abbau des Rückstaus in den Chienbergtunnel, aber auch für den Zufluss aus Richtung Böckten her denkbar. Bei Massnahmen an dieser Stelle ist sicherzustellen, dass sich dadurch keine Akzentuierung der Situation bei den benachbarten Knoten (z.B. am Knoten Sissach West) ergeben. Auf der Strecke sind punktuell Massnahmen denkbar, welche die Anzahl Störungen reduzieren (z.B. Abbiegestreifen für Linksabbieger) oder das Einbiegen aus Quartierstrassen vereinfachen.

Umfahrung von Gelterkinden / Böckten

Im Raum Gelterkinden als auch Sissach kommen viele Täler zusammen und so fliesst auch der Verkehr von verschiedenen Achsen der Hauptverkehrsstrasse zwischen Gelterkinden und Sissach zu. Eine starke Bündelung des Verkehrs erfolgt nur zwischen Gelterkinden, Kreisel Roseneck und Sissach, Kreisel Ost. Eine Umfahrung (Länge ca. 2 km) wäre nur auf diesem Abschnitt sinnvoll und selbstverständlich unterirdisch zu führen. Der einzige denkbare Anschlusspunkt für eine Umfahrung im Osten liegt somit im Raum des Kreisels Roseneck, wobei sich in diesem Raum - im Zentrum von Gelterkinden - kaum ein Tunnelportal mit entsprechenden Rampen umfeldverträglich unterbringen lässt. Die hohen Belastungen auf den Zubringerachsen würden bleiben oder gar zunehmen und die Akzeptanz dieser Lösung massiv reduzieren. Andere Linienführungen, welche weiter östlich an das bestehende Strassennetz anbinden, würden nach ersten Abschätzungen kaum das notwendige Verkehrsaufkommen für eine Umfahrung erreichen, so dass diese zweckmässig würde und ein gutes Kosten / Nutzen Verhältnis aufweist.

Wie oben beschrieben, wird die Verkehrskapazität der Achse Gelterkinden bis Chienberg-Tunnel vornehmlich während den Spitzenstunden überschritten. Schliesslich würde eine Umfahrung Gelterkinden / Böckten die Verkehrsbeziehungen in den ländlichen Raum beschleunigen, was zusätzlichen Verkehr anzieht. Dieser Lösungsansatz steht daher aus den verschiedenen geschilderten Gründen nicht im Vordergrund und wird nicht weiterverfolgt.

Ausbau der kombinierten Mobilität

Der Raum Sissach – Gelterkinden ist mit der S9 und den Fernverkehrshalten in Sissach und Gelterkinden gut an das Bahnnetz angebunden. Neben Verkehrsbeziehungen in Richtung Mittelland ist vor allem die Anbindung in Richtung der Kernagglomeration Basel gut. Die Park+Ride-Anlagen von Gelterkinden und Sissach sind nur zur Hälfte ausgelastet und es hat gerade in Gelterkinden noch Raum für mehr Park+Ride Plätze. Eine Analyse der Verkehrsnachfrage zeigte, dass in Gelterkinden noch ein Verlagerungspotential auf Park+Ride von rund 120 Umsteigern und in Sissach von rund 150 Personen besteht. Diese Abschätzungen gehen auf Berechnungen zurück, welche gemeinsam mit dem Agglomerationsprogramm Basel 2018 durchgeführt wurden. Ebenfalls besteht

beim Bike+Ride Verlagerungspotential. Durch die elektrifizierten Antriebssysteme entfallen Widerstände wie Topografie und weite Distanzen beim Velo immer mehr.

Veloverkehrspotential

Gegenwärtig läuft eine Planungsstudie für die Weiterentwicklung des kantonalen Radroutennetzes. Im Rahmen dieser Abklärungen zeigte sich, dass die Strecke zwischen Sissach und Gelterkinden ein Potential von zwischen 1'500 – 2'000 Velofahrenden pro Tag hat. Es ist längerfristig somit durchaus denkbar, dass diese Strecke ins Netz der Velovorzugsrouten (geplante höchste Hierarchie des kantonalen Radroutennetzes) integriert wird.

Regionales Verkehrsmanagement

Neben der punktuellen Behebung der Schwachstellen im Strassennetz ist es auch denkbar, 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. Im Gegensatz zu anderen Räumen im Kanton Basel-Landschaft besteht hier durch die Ausserortsabschnitte der Kantonsstrassen die Möglichkeit, allfällig notwendige Dosierungsanlagen siedlungsverträglich anzuordnen. Bevor umfassende bauliche Massnahmen am Strassennetz ins Auge gefasst werden, wären die Möglichkeiten eines regionalen Verkehrsmanagements Sissach - Gelterkinden genauer zu prüfen und ein entsprechendes Konzept auszuarbeiten. Für ein regionales Verkehrsmanagement wird eine gezielte Verkehrslenkung vorgenommen. Um diese – oft kontrovers diskutierte - Eingriffe ins Verkehrsgeschehen zu rechtfertigen, braucht es unter den relevanten Stakeholdern (u.a. betroffene Gemeinden) ein Einvernehmen bezüglich der Zielsetzungen (z.B. verflüssigen der innerörtlichen Beziehungen / einfacheres Einbiegen aus den Quartierstrassen auf die Hauptverkehrsachse, etc.). Ohne dieses Einvernehmen macht die Inangriffnahme einer entsprechenden Planung keinen Sinn.

2.3. Erwägungen / Fazit

Die Verkehrsfragen auf der Achse Sissach-Gelterkinden sind ins Verhältnis zu setzen zur Situation in der näheren Agglomeration Basel: Es handelt sich um eine Thematik der Spitzenstunden mit einer Überlast von nur wenigen hundert Fahrzeugen am Tag (weniger als 5 % des Tagesverkehrs), welche sich in Zukunft nur langsam und unter bestimmten Bedingungen zuspitzen wird. Die Autofahrenden auf dieser Achse können zeitlich ausweichen; zudem stehen weitere Verkehrsmittel (vor allem Bahn und Velo bzw. E-Bike) zur Verfügung. Im Raum Sissach – Gelterkinden befinden sich keine dynamischen Entwicklungsgebiete mit grossen Wachstumsaussichten. Diese liegen weiter westlich talabwärts und in der inneren Agglomeration im Rheintal – Birsstadt – Leimental. Auch aus diesem Grund stehen investitionsintensive Massnahmen, wie eine Umfahrung Gelterkinden / Böckten, räumliche Entflechtungen bei Knoten (u.a. bei Sissach West) oder grosse Park+Ride-Anlagen nicht im Vordergrund. Der Fokus sollte auf der besseren Ausnutzung des Verlagerungspotentials von bestehenden Angeboten (Park+Ride, Bike+Ride und Velo) und der punktuellen Optimierung des Verkehrsgeschehens auf der bestehenden Infrastruktur gelegt werden.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2019/155 «Verkehrsüberlastung auf der Achse Gelterkinden bis Chienberg-Tunnel» abzuschreiben.

Liestal, 13. Oktober 2020

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich