

## Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

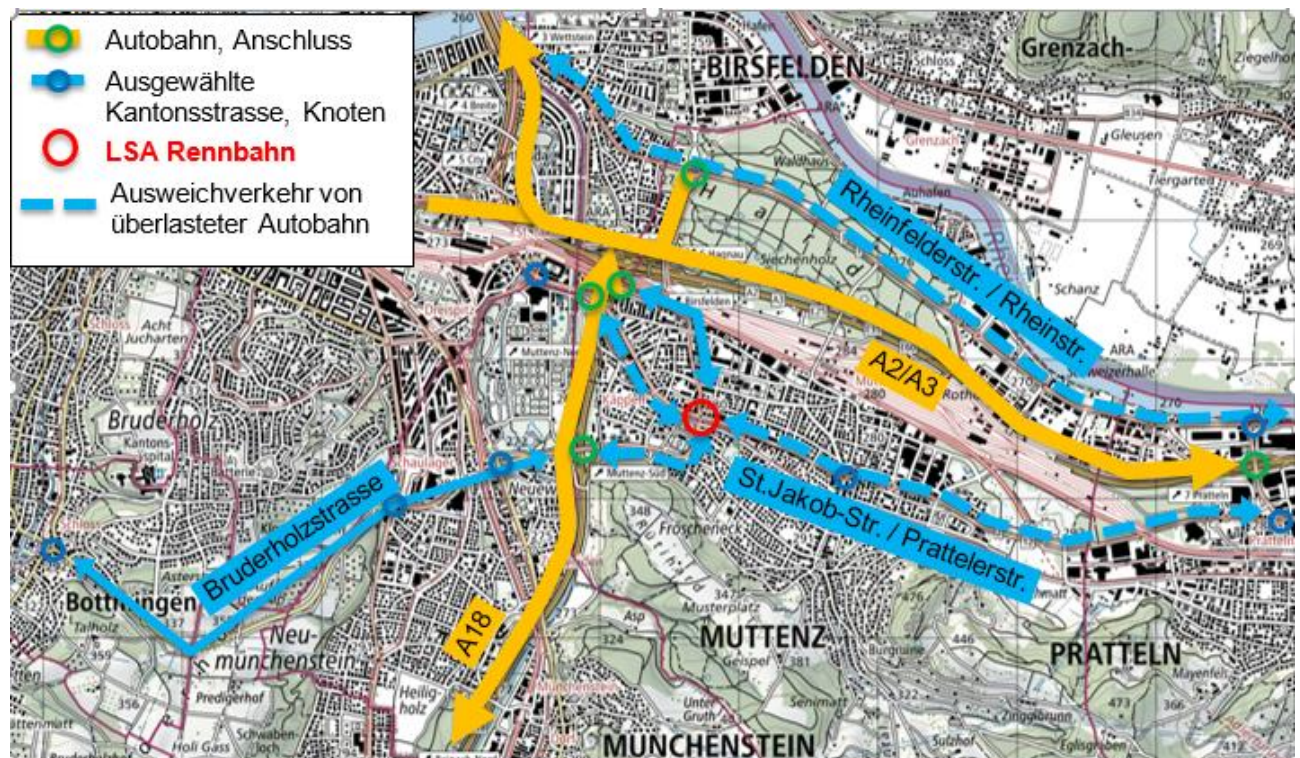
betreffend Entflechtung Rennbahnkreuzung MuttENZ (Tram, MIV, Velo- und Fussverkehr)  
2020/26

vom 19. April 2023

### 1. Ausgangslage

In seinem am 16. Januar 2020 eingereichten und am 17. Dezember 2020 vom Landrat überwiesenen Postulat stellt Peter Hartmann die folgenden Fragen: Erstens: Wie beurteilt der Kanton Basel-Landschaft die Dringlichkeit der Verbesserung der Situation bei der Rennbahnkreuzung in MuttENZ? Zweitens: Hat der Kanton Basel-Landschaft bei der Rennbahnkreuzung bereits Möglichkeiten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsflusses für Tram, MIV, Velo- und Fussverkehr geprüft? Drittens: Wäre es aus Sicht des Regierungsrats denkbar oder wünschenswert, ein Vorprojekt zu erarbeiten, welches die Situation verbessert – zum Beispiel eine Priorisierung der Ost-Westachse (= Achse Tram, Achse Radroute und Achse St. Jakob-Strasse), bei welcher der Veloverkehr und der MIV allenfalls niveaugetrennt geführt werden könnten?

In seiner Antwort führt der Regierungsrat aus, der Knoten Rennbahn in MuttENZ sei eine der meistbefahrensten Kreuzungen im Kanton Basel-Landschaft. Die derzeitige Regelung mit allen Verkehrsteilnehmenden in einer Ebene (ohne Unter-/Überführungen) mittels Lichtsignalanlage (LSA) sei komplex und leistungsmässig limitiert. Dem Kanton sind die Verhältnisse am Knoten Rennbahn bekannt. Das Unfallgeschehen wird von der Polizei Basel-Landschaft überwacht und zusammen mit dem Tiefbauamt jährlich analysiert. Optimierungen der Verkehrssteuerung und weiterer Aspekte werden laufend geprüft und umgesetzt.



Zu Frage 1 verweist der Regierungsrat auf zwei Massnahmen, um die Behebung des Unfallschwerpunkts sicherzustellen. Erstens wurde im 4. Quartal 2019 eine grössere Sichtblende am Signalgeber montiert, damit die Rechtsabbiegenden aus der St. Jakob-Strasse West nicht mehr den Signalgeber verwechseln und mit dem Tram kollidieren. Zweitens wird im 2. Quartal 2023 die gemeinsame Grünphase der Linksabbiegenden aus der Margelackerstrasse in die St. Jakob-Strasse mit dem Geradeausverkehr der Birsfelderstrasse in die Margelackerstrasse aufgehoben. Mit dieser Anpassung an der Steuerung der Lichtsignalanlage ist kein Konflikt zwischen diesen beiden Verkehrsbeziehungen mehr möglich.

Zu Frage 2: In den vergangenen Jahren wurden immer wieder Massnahmen zur Verbesserung oder Optimierung von Sicherheit und Verkehrsfluss untersucht und umgesetzt. Breitere Fahrstreifen ermöglichen überall spurgetreues Fahren. Zudem erfolgte eine Optimierung des Phasenablaufs der Lichtsignalanlage sowie bei den Vorsortierungen. Die Kapazität konnte um 10–15 % erhöht und damit der Verkehrsfluss von der Verkehrsqualitätsstufe F «völlig ungenügend» auf Stufe E «mangelhaft» verbessert werden. Weiter wurden eine gemeinsame Grünphase für Margelacker- und Birsfelderstrasse eingeführt und weitere Steuerungsoptimierungen der LSA, unter anderem bei der Tramdurchfahrt, vorgenommen.

Der Spielraum für weitere Massnahmen, um die anzustrebenden Verbesserungen im Bereich des Verkehrsflusses in einem substantiellen Masse zu erreichen, ist mit der heutigen Knotenform ausgeschöpft.

Zu Frage 3: Die Prüfung von Verbesserungsmassnahmen ist insbesondere aufgrund der Situation beim Verkehrsfluss angebracht. Es ist davon auszugehen, dass nur mit aufwändigen baulichen Massnahmen eine substantielle Verbesserung des Verkehrsflusses erreicht werden kann. Dafür müssen die üblichen Projektstufen eingehalten werden. Deshalb wird in den Jahren 2023–2025 mit einer Vorstudie die Prüfung der Machbarkeit, Verhältnismässigkeit und Zweckmässigkeit von verschiedenen Lösungsansätzen in einem Variantenfächer aufgezeigt. Dabei sind unter anderem der gesamtverkehrliche Kontext (Netzkapazitäten, Überlastung A2) sowie die nachfolgenden mittel- und langfristigen Entwicklungen im Umfeld miteinzubeziehen. Auf einen längerfristigen Zeitraum hin ist mit den Autobahnprojekten «Rheintunnel» und «8-Spurausbau Hagnau–Augst» eine Beseitigung der heutigen Kapazitätsengpässe auf dem Nationalstrassennetz möglich. Sofern die Planungen wie vorgesehen voranschreiten, ist eine Inbetriebnahme des Rheintunnels und des 8-Spurausbaus ca. im Jahr 2040 vorgesehen und der heutige Ausweichverkehr dürfte auf die Autobahn zurückverlagert werden. Wie gross dieser sein wird, ist in der nächsten Projektphase abzuschätzen.

Bei einer deutlichen Veränderung der Leistungsfähigkeit eines Knotens muss der Verkehrsfluss immer auch grossräumig betrachtet werden. Eine Verlagerung von Stau in Siedlungsgebiete ist zu vermeiden.

Der Regierungsrat beantragt, das Postulat abzuschreiben.

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

## **2. Kommissionsberatung**

### **2.1. Organisatorisches**

Die Kommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 2. Februar und 23. März 2023 beraten. Anwesend waren Regierungsrat Isaac Reber, Katja Jutzi, Generalsekretärin BUD (23.3.2023), und Nico Buschauer, stv. Generalsekretär BUD (2.2.2023), sowie als Fachvertreter an der ersten Sitzung Drangu Sehu, Kantonsingenieur, und Stefan Roana, Leiter Verkehrstechnik, Tiefbauamt.

### **2.2. Eintreten**

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

### **2.3. Detailberatung**

Die Kommission nahm zur Kenntnis, dass bereits einige Massnahmen ergriffen wurden, um den Verkehrsfluss zu verbessern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Es bestand Einigkeit darüber, dass die gemeinsame Grünphase der Linksabbiegenden aus der Margelackerstrasse in die St. Jakobs-Strasse und dem Geradeausverkehr der Birsfelderstrasse in die Margelackerstrasse sehr herausfordernd sei. Die geplante Aufhebung der gemeinsamen Grünphase wurde entsprechend begrüsst. Die Verwaltung hielt fest, die Massnahme der gemeinsamen Grünphase sei 2014 im Wissen darum umgesetzt worden, dass sie für die Verkehrsteilnehmenden eine Herausforderung sei. Es handle sich um eine rechtlich zulässige, jedoch nicht fehlertolerante Infrastruktur. Ein Kommissionsmitglied wies darauf hin, dass durch die Anpassung die Kapazität des Knotens reduziert werde. Die Kapazitätsreduktion sei mit etwa 3 % geringfügig, führte die Direktion aus. Es sei zu hoffen, dass es dadurch weniger Unfälle gebe, was zu einer Stabilisierung des ganzen Systems beitragen würde.

Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich, ob die Kreuzung in einen Kreisel umgebaut werden könnte. Die Verwaltung erklärte, dass die Kreiselfahrt jeweils blockiert wäre, wenn das Tram durchfahre. Ein Kreisel würde somit nicht zu einer grösseren Kapazität führen. Zudem erreiche ein Kreisel seine Kapazitätsgrenze bei 2'500 Fahrzeugen, wohingegen eine LSA mehr Kapazität ermögliche.

Weiter wurde seitens Kommission die Frage gestellt, ob im Rahmen der Vorstudie untersucht werde, ob das Tram mit einer Unterführung unter der Kreuzung hindurchgeführt werden könnte. Die Direktion erklärte, es würden verschiedene Szenarien betrachtet: eine Unter- oder Überführung für das Tram, eine Überführung für Velofahrende und eine Unterführung für die Autofahrenden. Bei einer Unterführung für das Tram gelte es, nationalrechtliche Vorgaben zu berücksichtigen. Die Sicherheitsanforderungen an eine Tramunterführung seien beispielsweise höher als bei einem Autotunnel und auch die Rampen müssten länger sein. Mit der Vorstudie werde versucht, solche Fragen zu klären und ein Preisschild für die Massnahmen anzugeben.

### **3. Beschluss der Bau- und Planungskommission**

://: Die Kommission schreibt das Postulat 2020/26 mit 13:0 Stimmen ab.

19.04.2023 / ps

#### **Bau- und Planungskommission**

Urs Kaufmann, Präsident