



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Beantwortung der Interpellation [2015/364](#) von Landrat Oskar Kämpfer vom 24. September 2015 betreffend „Entflechtung OeV/IV im Raum Oberwil – Therwil“

Datum: 26. Januar 2016

Nummer: 2015-364

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

Beantwortung der Interpellation [2015/364](#) von Landrat Oskar Kämpfer vom 24. September 2015 betreffend „Entflechtung OeV/IV im Raum Oberwil – Therwil“

vom 26. Januar 2016

1. Ausgangslage

Am 24. September 2015 reichte der Landrat Oskar Kämpfer die Interpellation [2015/364](#) betreffend „Entflechtung OeV/IV im Raum Oberwil – Therwil“ mit folgendem Wortlaut ein:

Mit sicherlich hohem Aufwand wurde in Therwil die Kreuzung Reinacherstrasse- Bahnhofstrasse umgebaut. Damit sollte sich der Verkehrsfluss verbessern. Leider ist das Gegenteil der Fall. Die Barriere der BLT bleibt noch länger geschlossen und der Rückstau Richtung Reinach hat sich weiter vergrössert und die öffentlichen Verkehrsmittel auf der Strasse stehen noch länger im Stau. Die von mir geforderte Entflechtung von Tram und Strasse im Gebiet Langmattstrasse ist in ELBA enthalten. Damit der MIV aber auch der ÖV möglichst schnell wieder vernünftig fliessen kann, bitte ich den Regierungsrat, die folgenden Fragen schriftlich zu beantworten:

- *Wann beginnt die Planung der Langmattstrasse als kantonale Verbindungstrasse zwischen den zwei Talstrassen?*
- *Wann ist die Realisierung vorgesehen?*
- *Wann werden weitere Entflechtungen Tram / Strasse im Raum Therwil-Binningen geplant und realisiert?*
- *Ist der Regierungsrat bereit, ev. Fehlplanungen auf regionaler Ebene zu stoppen?*
- *Kann kurzfristig die Barriere zu Gunsten des querenden Verkehrs länger geöffnet bleiben?*
- *Ist der Regierungsrat bereit, diese Entlastungsstrasse vorzuziehen, damit die Verkehrssituation im Raum Therwil endlich verbessert werden kann?*

Der Regierungsrat wird gebeten, seine Antwort vor März 2016 zu unterbreiten!

2. Der Regierungsrat nimmt wie folgt Stellung

Ortsdurchfahrt Therwil: Verkehrliche Situation und bisher umgesetzte Massnahmen

Die Gemeinde Therwil sieht sich mit diversen Verkehrsproblemen entlang der Ortsdurchfahrt konfrontiert (Benkenstrasse – Bahnhofstrasse – Reinacherstrasse), welche die Erschliessungsqualität und den Komfort der einzelnen Verkehrsmittel beeinträchtigen, die Umfeldnutzungen belasten sowie einer attraktiven Zentrumsentwicklung und Gestaltung im Wege stehen. Von 2009 bis 2011 wurde eine Verkehrsstudie zur Ortsdurchfahrt Therwil erarbeitet, welche neben einer Problemanalyse auch Lösungsansätze aufzeigt. Aus den Erkenntnissen dieser Grundlagenuntersuchung und bereits vorliegenden Ideen wurden verkehrstechnisch sinnvolle sowie im Rahmen der Zentrumsgestaltung gut integrierbare bauliche und/oder steuerungstechnische Lösungsansätze evaluiert und bewertet. Das Ergebnis war ein Massnahmenpaket zur Verbesserung der Verkehrsqualität – insbesondere zur Störungsreduktion im öffentlichen Verkehr (ÖV) – welches seit ca. vier Jahren schrittweise umgesetzt wird. Um jeweils einen aktuellen Überblick zum Verkehrsgeschehen auf der Ortsdurchfahrt zu erhalten und die Wirkung der Massnahmen überprüfen zu können, erfolgen regelmässige Monitorings zur Verkehrsqualität. Sämtliche Arbeiten an der Ortsdurchfahrt wurden in einer Begleitgruppe mit Vertretern von Kanton (Tiefbauamt), Gemeinde und Verkehrsbetrieben (Baselland Transport AG) diskutiert und koordiniert.

Von Verkehrsbehinderungen besonders betroffen ist die Durchfahrt in Ost-West-Richtung (von Reinacherstrasse in Richtung Bahnhofstrasse) während der Hauptverkehrszeit am Abend. Dies führt auch dazu, dass sich längere Rückstaus und Störungen des Busbetriebs vor allem auf die Zufahrt Reinacherstrasse konzentrieren. Das Massnahmenpaket fokussiert deshalb auf diesen Abschnitt der Ortsdurchfahrt. Eine besondere Herausforderung ist die spezielle Situation am Lichtsignal gesteuerten Knoten Bahnhof-/ Reinacher-/ Baslerstrasse und der benachbarten Tramkreuzung (Schrakenanlage) in der Bahnhofstrasse. Aufgrund der kurzen Entfernung kann die strassenseitige Steuerung des Verkehrs nicht isoliert betrachtet, sondern muss mit der Steuerung des Bahnübergangs koordiniert werden. Seit 2010 wurden u.a. die folgenden Massnahmen umgesetzt:

- Optimierung der Steuerung der Lichtsignalanlage (LSA) Bahnhof-/ Reinacher-/ Baslerstrasse (laufend nach Bedarf)
- Umplatzierung der Stauschlaufe in der Bahnhofstrasse, welche „Staumeldungen“ durch Fussgänger verhindert (2010 umgesetzt)
- Verlängerung der Linksabbiegerspur in der Reinacherstrasse (2014 - 2015 umgesetzt)
- Verlegung der Bushaltestelle auf die östliche Seite des Bahnübergangs und Einrichtung einer Busspur im östlichen Teil der Bahnhofstrasse vor dem Gemeindehaus (Inbetriebnahme Juli 2015)
- ÖV-Bevorzugung bei LSA-Steuerung Reinacher-/ Basler-/ Bahnhofstrasse, indem Bus bei Bedarf Geradeausspur nutzen kann (Inbetriebnahme Juli 2015)
- Optimierung der Schliesszeiten der Trambarriere mit möglichst kurzer An-/Abmeldung (Umsetzung im September 2015)
- Direkte Koordination der Steuerungen von Barriere und LSA Reinacher-/ Basler-/ Bahnhofstrasse (Inbetriebnahme Juli 2015)

Es wurden regelmässig Erfolgskontrollen durchgeführt, um die Wirksamkeit der getroffenen Massnahmen zu überprüfen. So wurde die Situation im März 2012 untersucht, nachdem sich die verkehrlichen Randbedingungen durch die Taktverdichtung beim Tram verändert hatten (Fahrplanwechsel Dezember 2011). Es wurde befürchtet, dass sich die Verkehrssituation entlang

der Ortsdurchfahrt aufgrund der häufigeren Barriereschliessungen deutlich verschlechtern könnte. Eine Verschlechterung gegenüber der Ausgangssituation von 2010 konnte jedoch nicht beobachtet werden.

Die direkte Koordination der Barrieresteuerung mit dem Lichtsignal Reinacher-/Basler-/Bahnhofstrasse wurde im Sommer 2015 in Betrieb genommen. Die Funktionalität der Steuerung wird seitdem laufend überwacht und bei Bedarf optimiert. Dazu dienen u.a. auch die Erkenntnisse der Verkehrsbeobachtung im November 2015. Die Auswertung ist derzeit noch in Arbeit.

Die Verkehrsströme in Richtung Bahnhofstrasse (insbesondere der Linksabbieger aus der Reinacherstrasse) müssen bei Barriereschliessungen unterbrochen werden, um Rückstaus in den Knotenbereich zu vermeiden. Die dadurch reduzierte Abflussmenge wurde früher nicht in folgenden LSA-Umläufen ausgeglichen, was die Rückstausituation insbesondere in der Reinacherstrasse verschärfte. Mit der Koordination ist ein Grünzeitausgleich jetzt möglich: Die bei Barriereschliessungen verlorengegangene Freigabezeit wird durch längere Grünzeiten bei offener Barriere ausgeglichen. Die Busse werden je nach Situation an der Barriere auf den optimalen Fahrstreifen in der Zufahrt Reinacherstrasse geleitet (Wechselanzeige). Ein Rückstau in der Linksabbiegespur kann durch den Bus somit über die Geradeausspur „umfahren“ werden.

Zeitgleich mit der Realisierung der Strassenumbauten im Abschnitt Reinacher-/ Bahnhofstrasse wurde die Schrankenanlage in der Bahnhofstrasse saniert und musste durch die Baselland Transport AG (BLT) auf Grund von neuen bahntechnischen Vorschriften ein neues Steuerungskonzept eingeführt werden. Unmittelbar nach dem Umbau der Schrankenanlage im August 2015 wurden dadurch deutlich längere Schliesszeiten beobachtet. Es kam zu einer Zunahme der Rückstaus in der Reinacherstrasse. Die Wirkung der umgesetzten Massnahmen zur Verkehrsverflüssigung war für die Verkehrsteilnehmer somit kaum spürbar. Diese Verschlechterung der Situation war auf die in den ersten Tagen noch nicht optimal funktionierende Steuerung zurückzuführen. Seit der Inbetriebnahme des neuen Stellwerks Ende September konnten die Schliesszeiten der Barriere nun auf das gesetzlich vorgeschriebene Minimum reduziert werden. Dabei wurde der Ausschaltkontakt für Trams in Richtung Basel sogar vor den Bahnübergang verschoben, so dass die Schranke noch früher öffnet. Dies war aufgrund der geringeren Geschwindigkeiten im Haltestellenbereich mit einer Ausnahmegenehmigung möglich. Aus Sicht der BLT ist die Anlage nun maximal optimiert und Schliesszeiten der Barriere sind ungefähr gleich lang wie vor der Sanierung.

Eine erste Grobbeurteilung der Beobachtungen vom November 2015 lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Rückstausituation in der Reinacherstrasse hat sich gegenüber Vergleichsmessungen im Jahr 2013 nicht wesentlich verändert (Staumessung jeweils in 3-Minuten-Intervallen). Eine genaue Längenerfassung der Rückstaus ist aufgrund des „Ziehharmonika-Effektes“ nicht möglich: Während zwischen Jurastrasse und Mooswasen noch Fahrzeuge anhalten müssen, läuft der Verkehr am Lichtsignal bereits wieder flüssig. Generell sind die Schwankungen in der Verkehrsqualität weiterhin sehr gross und werden weniger von der Verkehrsmenge, sondern eher von der Situation am Bahnübergang bestimmt.
- Sowohl 2013 als auch 2015 wurden an zwei Beobachtungstagen in der Hauptverkehrszeit am Abend mittlere Rückstaus von etwa 150 m registriert. In ca. 40% der Fälle lag das Stauende innerhalb des Vorsortierbereiches am Lichtsignal (< 90 m). In etwa 15% der Fälle reichten der Rückstau bis über die Haltestelle Jurastrasse hinaus (ca. 280 m). Die maximalen Rückstaulängen lagen in beiden Beobachtungen bei ca. 450 – 500 m; d.h. etwa bis auf Höhe der Tankstelle.

- Obwohl sich die beobachteten Rückstaulängen nicht wesentlich verändert haben, ist der Verkehrsablauf 2015 etwas flüssiger geworden. Durch die Koordination zwischen LSA und Barriere können die Rückstaus zwar nicht vermieden, aber in der Regel schneller abgebaut werden. Selbst in der Hauptverkehrszeit wurden Zeitfenster komplett ohne Rückstau beobachtet.
- Der leicht verbesserte Verkehrsfluss lässt sich auch mit Fahrzeitauswertungen der BLT-Busse belegen. Insbesondere zwischen den Haltestellen Chäppeli (Reinach) und Mooswasen, aber auch im Abschnitt Mooswasen – Jurastrasse konnten die Zeitverluste reduziert werden. Die Auswertung der Situation direkt am Lichtsignal ist noch in Arbeit.
- Die Buschauffeure der BLT äussern sich bisher „verhalten positiv“ zum Erfolg der umgesetzten Massnahmen.

Eine weitere Reduktion der Schliesszeiten der Barrieren ist nicht (mehr) möglich. Hier müssen aus Sicherheitsgründen gewisse Mindeststandards eingehalten werden. Selbst die heutige Regelung, bei der sich die Schranken nach der Tramdurchfahrt sehr schnell wieder öffnen, ist nur mit einer Ausnahmegenehmigung möglich. Minimales Optimierungspotenzial besteht noch in der LSA-Steuerung durch Anpassung der Grünzeitverteilung und einer verbesserter Koordination der Trambarriere und der LSA bei einer Tramdurchfahrt Richtung Ettingen. Grundsätzlich muss aber festgestellt werden, dass das Optimierungspotential damit ausgereizt ist und sich ohne grössere Eingriffe (wie z. B. niveaufreie Kreuzung Schiene – Strasse) keine spürbaren Verbesserungen mehr erreichen lassen.

Planung der Langmattstrasse

Der Lösungsansatz Langmattstrasse war als Resultat aus der Planung ELBA hervorgegangen und war in beiden Stossrichtungen Ausbau und Umbau enthalten. Mit dem vorgesehenen Planungs- und Projektierungskredit zu ELBA war geplant, diese Massnahme in Zusammenarbeit mit den Gemeinden Oberwil und Therwil bis zu einem Vorprojekt zu konkretisieren. Aufgrund des ablehnenden Volksentscheids vom 8. November 2015 sind die finanziellen Mittel nicht gesprochen worden und somit müssen diese mit einem separaten Kredit beantragt werden. Die Regierung beabsichtigt für einzelne, ausgewählte Massnahmen aus dem ELBA-Massnahmenpaket, welches 37 Massnahmen enthalten hatte, separate Planungs- und Projektierungskredite zu beantragen. Die Langmattstrasse ist eine dieser ausgewählten Massnahmen. Im Rahmen einer Landratsvorlage zur Planung und Projektierung der Langmattstrasse soll auch das Postulat 2013-164 von Oskar Kämpfer betreffend der Entflechtung OeV/MIV im Raum Oberwil-Therwil behandelt werden.

Die mit der Interpellation gestellten Fragen werden wie folgt beantwortet:

- *Wann beginnt die Planung der Langmattstrasse als kantonale Verbindungstrasse zwischen den zwei Talstrassen?*

Die Planung wäre mit dem Planungs- und Projektierungskredit ELBA vorgesehen gewesen. Diese wurde durch den Volksentscheid vom 8. November 2015 verworfen. Nun müssen die Planungsgelder mit einer separaten Landratsvorlage beantragt werden, welche nicht vor Ende 2016 vorliegen wird.

- *Wann ist die Realisierung vorgesehen?*

Die Realisierung ist vor 2030 geplant. Die Lösungsfindung ist u.a. aufgrund der nicht zu unterschätzenden Konflikte mit anderen Nutzungen in diesem Raum (Freizeit, Fuss- und Veloverkehr, Gewässer, Naturschutz, etc.) komplex. Dieser Umstand zeigt sich auch darin, dass in der Vergangenheit das Vorhaben Langmattstrasse als Gemeindestrasse auf kommunaler Planungsstufe von Therwil zwar befürwortet, von Oberwil aber bereits mehrfach verworfen wurde.

- *Wann werden weitere Entflechtungen Tram / Strasse im Raum Therwil-Binningen geplant und realisiert?*

Gegenwärtig sind keine weiteren Entflechtungen geplant. Im Rahmen des Ausbaus des ÖV-Knotens Bottmingen sind Optimierungen der verkehrlichen Situation vorgesehen, jedoch keine bauliche Entflechtung mit einer Unterführung wie bei der Langmattstrasse. Eine bauliche Entflechtung wäre ggf. noch bei der Bottmingerstrasse in Oberwil denkbar. Dies ist jedoch eine aufwendige Lösung.

- *Ist der Regierungsrat bereit, ev. Fehlplanungen auf regionaler Ebene zu stoppen?*

Bekannterweise gehen bei Verkehrsinfrastrukturvorhaben die Meinungen sehr stark auseinander, was eine Fehlplanung ist. Die Diskussionen im Landrat zeigen das ja deutlich. Gestartete Planungen, die sich zu einem späteren Zeitpunkt als Fehlplanungen erweisen, stoppt der Regierungsrat, sofern es in seiner Kompetenz liegt. Fehlplanungen auf Grundlage eines Auftrages des Landrates bzw. eines Landratsbeschlusses müssen aber durch den Landrat gestoppt werden (z. B. Anpassung von Richtplaneinträgen, etc.).

- *Kann kurzfristig die Barriere zu Gunsten des querenden Verkehrs länger geöffnet bleiben?*

Mit einer Ausnahmegewilligung konnte erreicht werden, dass die Schliesszeiten auf das absolut notwendige Minimum reduziert wurden. Eine längere Schrankenöffnung ist somit nicht möglich, da dies zu Wartezeiten für den Trambetrieb (bzw. die Trampassagiere) mit weitreichenden negativen Folgen für die Fahrplanstabilität der ganzen BLT-Line führen würde.

- *Ist der Regierungsrat bereit, diese Entlastungsstrasse vorzuziehen, damit die Verkehrssituation im Raum Therwil endlich verbessert werden kann?*

Ja. Die Langmattstrasse ist eine der wenigen Massnahmen aus dem Massnahmenpaket ELBA, welche aus Sicht des Regierungsrats im Rahmen der vorhandenen Ressourcen weiterverfolgt werden soll. Wie bereits erwähnt, soll dem Landrat als nächster Schritt eine Kreditvorlage bis 2017 für die weitere Planung und Projektierung vorgelegt werden.

Liestal, 26. Januar 2016

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Anton Lauber

der Landschreiber:

Peter Vetter