



# Verkehrsfluss

## **Bericht über die geplanten/getroffenen Massnahmen zwecks Verhinderung/Abbau von Verkehrsstaus im Strassennetz**

**Stand: 31. Dezember 2014**

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Einleitung.....</b>	<b>3</b>
1.1 Auftrag .....	3
1.2 Organisatorisches .....	3
1.3 Normen .....	3
1.4 Betriebszustände und Terminologie .....	4
<b>2. Grundzustand.....</b>	<b>4</b>
2.1 Nationalstrassen .....	5
2.2 Kantonsstrassen .....	6
<b>3. Ausnahmezustand .....</b>	<b>9</b>
3.1 Baustelle .....	9
3.1.1 Motion 2014-335 von Andreas Dürr.....	10
3.1.2 Baustelle Oberwil, Binningerstrasse .....	10
3.2 Veranstaltung (Grossanlass) .....	11
3.3 Naturereignis.....	11
3.4 Verkehrsunfall .....	12
3.5 Erhöhtes Verkehrsaufkommen .....	12
<b>4. Staumeldungen .....</b>	<b>13</b>
4.1 Grundsätzliches .....	13
4.2 Viasuisse.....	13
4.3 Verkehrsmanagementzentrale Schweiz .....	14
<b>5. Aktuelle Situation und Handlungsbedarf.....</b>	<b>15</b>
5.1 Betrachtungshorizonte .....	15
5.2 Auswertung Grundzustand .....	15
5.3 Analyse Grundzustand .....	15
5.4 Plan Stauverdachtsstellen .....	16
5.5 Handlungsbedarf .....	16
5.6 Massnahmenliste .....	18
<b>6. Verteiler.....</b>	<b>19</b>
6.1 Zustellung .....	19
6.2 Download-Möglichkeit .....	19
<b>Anhang: Auszug aus dem kantonalen Strassengesetz .....</b>	<b>20</b>
§ 43a Verkehrsstaus .....	20

# 1. Einleitung

## 1.1 Auftrag

Das Strassengesetz (§ 43a, siehe Anhang) verpflichtet die kantonalen Behörden Verkehrsstaus zu verhindern bzw. solche abzubauen sowie über die getroffenen bzw. geplanten Massnahmen und den Sachstand halbjährlich zu berichten. Im Einvernehmen mit der Task-Force Anti-Stau (28.06.2012) wird zwecks Entlastungsmassnahme der Bericht jedoch nur noch einmal jährlich (jeweils per Ende Jahr) publiziert.

## 1.2 Organisatorisches

Die letzte Dokumentation "Verkehrsfluss; Bericht über die geplanten/getroffenen Massnahmen zwecks Verhinderung/Abbau von Verkehrsstaus" erfolgte mit Stand per 31. Dezember 2013. Der nun vorliegende Bericht ist eine Aktualisierung per 31. Dezember 2014 und beinhaltet alle Angaben aus der TBA-internen Vernehmlassung, der Polizei Basel-Landschaft sowie dem ASTRA.

Projekte/Einzelmassnahmen, welche im Berichtsjahr fertiggestellt worden sind, enthalten bei Tabelle 3 und Tabelle 4 in der Status-Kolonne die Bezeichnung „realisiert“ und werden im Folgejahr nicht mehr aufgeführt.

Bezüglich Verteiler und Bezug der vorliegenden Dokumentation verweisen wir auf Kapitel 6.

## 1.3 Normen

Der Verkehrsfluss (umgangssprachlich) bzw. die Verkehrsqualität (fachlich) ist in der Norm 640'017a des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) definiert. Kriterium ist Grad der gegenseitigen Behinderungen der Verkehrsteilnehmer.

Der Verkehrsfluss wird durch die Verkehrsqualitätsstufen (VQS) A bis F beschrieben, wobei F die schlechteste (wachsende Kolonnen bzw. Stau) ist. Die Schwellenwerte für die VQS sind je Knotentyp in den Normen 640'022 (Kreuzung), 640'024a (Kreisel), 640'023a (LSA) sowie für die freie Strecke in SN 640'020 (Hauptverkehrsstrassen) definiert.

Bezüglich Stau sind die Kriterien der Schwellenwerte für die Verkehrsqualitätsstufen D, E und F relevant (vgl. Tabelle 1).

Stufe	Kreuzung/Einmündung (SN 640 022)	Kreisel (SN 640 024a)	LSA (SN 640 023a)	Strecke (SN 640 020)
<b>A</b>	....	....	....	....
<b>B</b>	....	....	....	....
<b>C</b>	....	....	....	....
<b>D</b>	Auslastung nahe bei der verkehrstechnisch zulässigen Belastung; Mittl. Wartezeit 25 - 45 Sek.	vorübergehend längere Rückstaus, die wieder abgebaut werden; Mittl. Wartezeit ≤ 45 Sek.	Verkehrsablauf stabil; Rückstau an den Zufahrten; Mittl. Wartezeit ≤ 70 Sek.	Verkehrsablauf ist beeinträchtigt durch hohe Belastungen
<b>E</b>	Kritischer/mangelhafter Verkehrszustand; Mittl. Wartezeiten > 45 Sek. (Auslastung $x < 1$ )	Kein Abbau der z.T. sehr langen Kolonnen; Mittl. Wartezeiten > 45 Sek. (Auslastung $x < 1$ )	Kapazität wird erreicht; Rückstau wächst; Mittl. Wartezeiten ≤ 100 Sek	Kapazität wird erreicht; Kennwerte abhängig von Schwerverkehrsanteil, Steigung und Kurvigkeit
<b>F</b>	Überlastung; völlig ungenügender Verkehrszustand; wachsende Kolonnen (Auslastung $x > 1$ )	Überlastung; völlig ungenügender Verkehrszustand; wachsende Kolonnen (Auslastung $x > 1$ )	Der Knoten ist überlastet; Mittl. Wartezeiten > 100 Sek.	Die Strecke ist überlastet; wachsende Kolonnen

Tab.1: Schwellenwerte der VQS D/E/F der verschiedenen Knotenformen und der Strecke.

## 1.4 Betriebszustände und Terminologie

Beim Betrieb des Strassennetzes und insbesondere im Zusammenhang mit den "Anti-Stau-Massnahmen" - und somit auch in den nachstehenden Kapiteln dieses Berichts - werden folgende Betriebszustände / Begriffe / Strukturen verwendet:

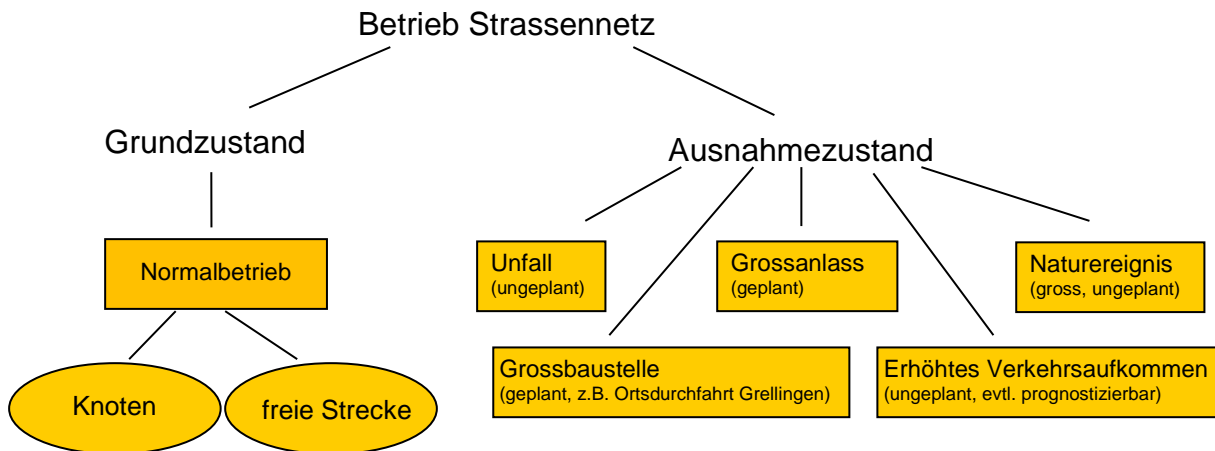


Abb.1: System-Struktur

Nachstehend wird unterschieden in Nationalstrassen und Kantonsstrassen. Unter Nationalstrassen werden die der Eidgenossenschaft gehörenden Autobahnteilstücke (in BL: A2-Stammlinie, A2-Zubringer Schänzli, A2-Zubringer Birsfelden) verstanden, während die dem Kanton Basel-Landschaft gehörenden kantonalen Autobahn-/Autostrassenteilstücke A18 und A22 sowie die Gemischtverkehrsstrassen im Kapitel 2.2 "Kantonsstrassen" aufgeführt sind.

## 2. Grundzustand

Örtlichkeiten des Grundzustandes bilden die einzelnen Knoten und Strecken des Strassennetzes im Normalbetrieb:

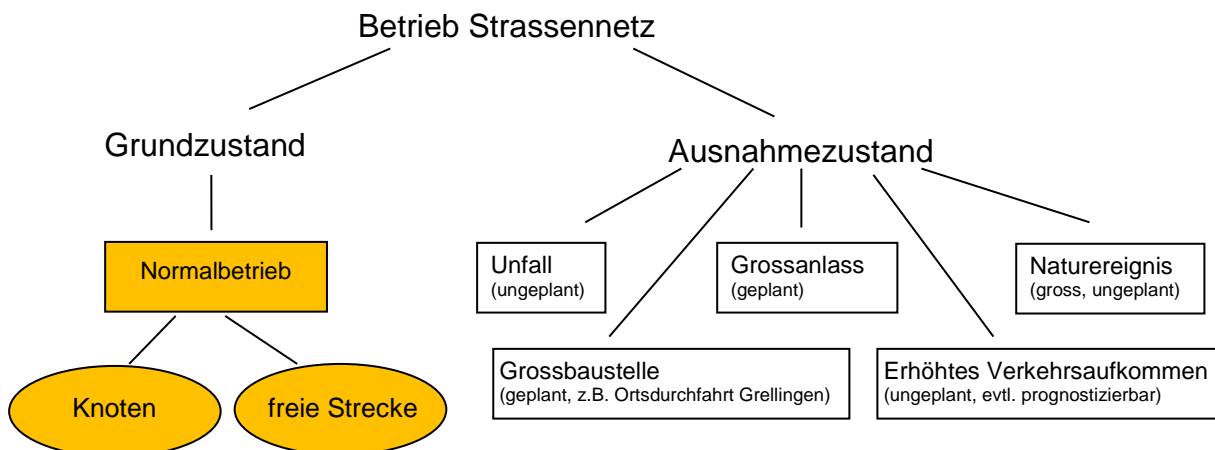


Abb.2: System-Abgrenzung Grundzustand

Der Grundzustand ist Basis für die Situationsanalyse, bei welcher an der betreffenden Örtlichkeit die Verkehrsqualitätsstufe (VQS) nach VSS-Norm abgeklärt wird. Gegebenenfalls wird die Örtlichkeit genauer analysiert und nach möglichen Verbesserungen („massnahmenorientiertes Staumanagement“) gesucht (siehe Kapitel 4).

Für die Beurteilung von Projekten stellt der Grundzustand die Ausgangslage für Massnahmen bezüglich IV und ÖV dar. Der Grundzustand entspricht dem Normalbetrieb und ist relevant

(Projektierungsbasis) für alle TBA-Projekte. Auch Projekte, welche nicht aus Gründen des Verkehrsflusses erstellt worden sind, werden bezüglich der Verkehrsqualität berechnet, mit der Ist-Situation verglichen und anhand einer Prognose entsprechend dimensioniert.

## 2.1 Nationalstrassen

Für die Erhebung der Verkehrsqualität auf den Nationalstrassen ist der Bund zuständig. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) veröffentlicht jährlich, basierend auf den Verkehrsmeldungen der Viasuisse, eine Ursachen-spezifische Staustatistik.

Um die Finanzierung der Nationalstrassen und des Agglomerationsverkehrs langfristig zu sichern, hat der Bund beschlossen einen unbefristeten Fonds zu schaffen. Im Rahmen des Infrastrukturfonds sind für 2008 - 2017 insgesamt 8,5 Mia. Franken für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes sowie 5,5 Mia. Franken für die Beseitigung von Engpässen bereitgestellt worden.

Für dessen Nachfolge ist der neue Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) bereits in Vorbereitung. Dieser ist eine Erweiterung des bestehenden Infrastrukturfonds. Mit den entsprechenden Geldern wurden bis jetzt die Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz, die Fertigstellung des Netzes, Verkehrsinfrastrukturen in Städten sowie Hauptstrassen in Berg- und Randregionen finanziert. Künftig sollen auch Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen über den Fonds bezahlt werden.

Bezüglich Nationalstrassen (Stammlinien und Anschlüsse/Knoten innerhalb ASTRA-Perimeter) sind für den Kanton Basel-Landschaft vor allem die in Tabelle 2 aufgeführten Bundesprojekte relevant.

Örtlichkeit	Strasse	Lösungsansatz	Status	FF
BS/BL	A2, Stammlinie	Erhaltungsprojekt Osttangente EP OT	Planung / Umsetzung 2014-2019	ASTRA
BS/BL	A2/A3	Rheintunnel (Teilprojekt STOT)	in Planung, Realisierung ab 2025 vorgesehen	ASTRA
BS	A2-Zubr. Dorenbach	"Gundeliumfahung" (Tunnel)	Planungsstudie	TBA-BS
BL	A2, Stammlinie	Erhaltungsprojekt Sissach - Eptingen	in Planung	ASTRA
BL	A2-Zubr. Schänzli	Erhaltungsprojekt Schänzli	Auflageprojekt Realisierung 2016-2020	ASTRA
BL	A2-Zubr. Schänzli (Anschl. Muttenz-Süd)	Erneuerung u. Optimierung LSA	in Planung	ASTRA
BL	A2, Tunnel Belchen	Sanierung Tunnel mittels dritter Röhre	Realisierung 3. Röhre 2015-2022	ASTRA
BL	A2, Anschl. Pratteln und Liestal	Pannestreifenumnutzung	Konzept / Auflageprojekt	ASTRA
SO/AG/LU	A1, Stammlinie	6-Spur-Ausbau Härkingen - Wiggertal	realisiert	ASTRA

Tab.2: Projekte auf Nationalstrassen, mit Relevanz für BL [FF = Federführung]

## 2.2 Kantonsstrassen

Gemäss den "Standards Verkehrsinfrastruktur" (RRB Nr. 1385 vom 5. September 2007) ist der Aspekt Verkehrsfluss eines von drei Kriterien (übrige zwei: Verkehrssicherheit und Zustand von Strasse/Kunstbaute) bei der technischen Priorisierung von grösseren Projekten. In terminlicher Hinsicht sind u.a. die finanziellen Ressourcen massgebend.

In den "Projektierungsrichtlinien Strassenbau" (TBA-BL, 3. August 2007) ist festgelegt, dass mit dem Bauprojekt (evtl. bereits im Vorprojekt) eine Verkehrsqualitätsbeurteilung durchgeführt werden muss.

Über den aktuellen Status der laufenden Projekte geben die Tabellen 3 und 4 Auskunft.

Neben diesen grösseren Bauprojekten bestehen auch mehrere Kleinprojekte, welche meist verkehrstechnischer Art sind. Deren Planung und Realisierung ist weniger eine Frage der Finanzen, als durch die internen personellen Ressourcen sowie Instandsetzungstermine bestimmt.

### 2.2.1 Kantonale Projekte IV (mit Relevanz Verkehrsfluss)

Gemeinde(n)	Strasse bzw. Knoten	Massnahme	Status	FF
Ergolzthal	A22, Umfahrung Liestal	Erneuerung	Bauprojekt	TBA-V
Birseck	A18, Reinach-Nord bis Muttenz-Süd	Erneuerung	Ausführung 2015/16	TBA-K
Birseck	A18, Vollanschluss Aesch	Eckverbindung Verz. Widen	Bauprojekt rechtskräftig	TBA-V
Birseck	A18, Vollanschluss Aesch	Anbindung Dornach an A18	Vorprojekt	Kt. SO
Birseck / Laufental	A18, Angenstein	Halbanschluss	Planungsstudie	TBA-V
Laufental	A18, Laufen - Zwingen	Umfahrung Laufen/Zwingen	Vorprojekt; sistiert	TBA-V
Aesch	Zubringer Pfeffingerring	Unterführung (Anschluss A18)	Bauprojekt	TBA-V
Aesch	Hauptstrasse Richtung Angenstein	Umgestaltung	Bauprojekt	TBA-V
Allschwil	Baslerstrasse	Erneuerung, Umgestaltung	Bauprojekt (1. Etappe)	TBA-V
Allschwil	Binnerstrasse/Baslerstrasse	LSA (Umgest. Baslerstr.)	Bauprojekt	TBA-V
Allschwil	Binnerstrasse (Fabrikstrasse - Kantonsgrenze BS)	Erneuerung	realisiert	TBA-K
Allschwil	Fabrikstrasse/Baslerstrasse	Kreisel (Umgest. Baslerstr.)	Bauprojekt	TBA-V
Allschwil	Grabenring/Hegenheimerweg	Kreisel	Bauprojekt	TBA-V
Allschwil	Oberwilerstrasse	Erneuerung	Ausführung 2015/16	TBA-K
Allschwil	Zubringer Allschwil	Anschluss an Nordtangente	Planungsstudie i.E.	TBA-M
Arisdorf	Hauptstrasse	Erneuerung, Umgestaltung	Bauprojekt (1. Etappe)	TBA-V
Augst	Ortsdurchfahrt	Umgestaltung	sistiert	TBA-V
Augst	Hauptstrasse	Belagsersatz	Ausführung 2015	TBA-K
Biel-Benken	Oberwilerstrasse	Instandsetzung / Velomassn.	Bauprojekt	TBA-K
Birsfelden	Ortsdurchfahrt	Optimierung LSA	Ausführung 2015	TBA-V
Bottmingen	Schlossgasse	Instandsetzung	Ausführung 2015	TBA-K
Brislach	Zwingenstrasse	Radroute	Ausführung 2014/15	TBA-K
Bubendorf	Kantonsstr./ Hauensteinstr.	Verlängerung Rechtsabbiegestreifen	Bauprojekt	TBA-V
Diepflingen	Hauensteinstrasse	Radroute	in Planung	TBA-K
Giebenach	Füllinsdörferstrasse	Erneuerung, Bau Trottoir	Ausführung 2014/15	TBA-K
Grellingen	Baselstrasse	Erneuerung, Umgestaltung	Ausführung 2015/17	TBA-V
Hölstein	Hauptstrasse	Lichtprofil	in Planung	TBA-K
Langenbruck	Hauptstrasse (Ortsdurchfahrt)	Erneuerung, Umgestaltung	Bauprojekt	TBA-V
Langenbruck	Hauptstrasse (südl. Teil)	Instandsetzung / Velomassn.	realisiert	TBA-K
Laufen	Gesamtplanung neue Birsbrücke	Verlegung Kantonsstrasse	Planungsstudie	TBA-M
Laufen	Röschenzstrasse	Erneuerung / Instandsetzung	Bauprojekt	TBA-K
Lausen	Alte Landstr./Ramlinsburgerstr.	Verkehrsführung	Vorprojekt	TBA-V

Lausen	Hauptstrasse (Zentrum-Sarbaum)	Erneuerung / Umgestaltung	Vorprojekt	TBA-K
Liestal	Rheinstrasse (Schauenburgerkreisel-KB Kreuzung)	Instandsetzung	Ausführung 2015/16	TBA-K
Liestal	Rosenstrasse/Kasinostrasse	Übernahme u. Umgestaltung	Planungsstudien	TBA-V
Liestal	Kasernenstrasse	Umgestaltung	Planungsstudien	TBA-V
Lupsingen	Liestalerstrasse	Instandsetzung	Ausführung	TBA-K
Münchenstein	Baselstrasse	Erneuerung Brücke 1.006	realisiert	TBA-K
Münchenstein	Hauptstrasse	Erneuerung Brücke 1.613	realisiert	TBA-K
Münchenstein	Tunnel Lange Heid	Sanierung	realisiert	TBA-K
Muttenz/Pratteln	Rheinfelderstrasse - Rheinstrasse	Sanierung	Planungsstudie	TBA-V
Muttenz	St. Jakob-Strasse	Erneuerung, Umgestaltung	(2.Etappe) realisiert	TBA-K
Muttenz	St. Jakob-Strasse	Erneuerung, Umgestaltung	(3.Etappe) 2015	TBA-K
Muttenz	Margelackerstr. / St. Jakob-Strasse / Birsfelderstrasse	Optimierung Vorsortierung, Optimierung LSA	realisiert	TBA-K
Oberwil	Binnergerstrasse	Umgestaltung, Lärmschutz	realisiert	TBA-K
Pratteln	Hohenrainstr./Münchackerstr.	Umgestaltung Kreisel	Ausführung 2015	TBA-K
Pratteln	Salina Raurica	Verlegung Rheinstrasse	Bauprojekt	TBA-V
Reigoldswil	Unterbiel	Erneuerung, Hochwasserschutz	Bauprojekt	TBA-V
Reigoldswil	Dorfplatz	Instandsetzung	Bauprojekt	TBA-K
Reinach	Birsigtalstrasse	Belagsinstandsetzung	realisiert	TBA-K
Rothenfluh	Ormalingerstrasse	Erneuerung innerorts	geplant 2015	TBA-K
Ormalingen	Hauptstrasse	Erneuerung innerorts	Ausführung 2015/16	TBA-K
Seltisberg	Hauptstrasse Richtung Lupsingen	Umgestaltung	Bauprojekt	TBA-V
Sissach	Güterstrasse	neue Verkehrsführung	Ausführung 2014/16	TBA-V
Therwil	Bahnhofstr./Reinacherstr./Baslerstr.	Optimierung LSA	Ausführung 2014/15	TBA-V
Therwil	Birsigtalstrasse	Belagsinstandsetzung	Ausführung 2015	TBA-K
Zwingen	Hinterfeldstrasse	Umgestaltung, Velomassn.	Vorprojekt	TBA-V
Zwingen	Passwangstrasse	Velomassnahmen	Ausführung 2014/15	TBA-K

Tab.3: Kantonale Projekte IV

[Aktuelle sowie in den letzten 12 Monaten realisierte Projekte; i.E. = in Erarbeitung; FF = Federführung]

## 2.2.2 Kantonale Projekte ÖV (mit Relevanz Verkehrsfluss)

Nachstehend sind jene ÖV-Projekte aufgelistet, welche eines oder mehrere der folgenden Kriterien erfüllen:

- Verbesserungen für den strassengebundenen ÖV (Bus);
- gegenseitige Behinderungen ÖV/IV abbauen;
- Sicherheit von Konfliktstellen ÖV/IV erhöhen und so Staus infolge von Unfällen vermeiden;
- „Umsteige-Anreize“ und damit Entlastungen der Strasse bewirken.

Gemeinde(n)	Objekt	Massnahme	Status	FF
Allschwil	Baslerstrasse	Umgestaltung	Bauprojekt (1. Etappe)	TBA-V
Basel	Herzstück Regio S-Bahn	Verknüpfung der S-Bahn-Systeme D, F und CH	Vorprojekt	TBA-M
Binningen	Bottmingerstr. (BLT Linie 10)	Doppelspurausbau Spiesshöfli	Vorprojekt	TBA-V
Binningen/Basel	BLT Linie 10, BVB Linie 2	Margarethenstich	Vorprojekt	BS/ (TBA-V)
Ettingen	BLT Linie 10	Doppelspurausbau Ettingen - Flüh	realisiert	TBA-V
Laufen	Bahnhofareal	Bushof	Bauprojekt	TBA-V
Liestal	SBB-Linien	Vierspurausbau Liestal	Vorprojekt	SBB
Liestal	Bahnhofareal	Bushof	realisiert	Gemeinde
Münchenstein	Schwertrainstrasse	Umgestaltung Hst. Ruchfeld	realisiert	TBA-V
Muttenz	SBB-Linien	Kreuzungsfreie Verbindung Basel - Muttenz	Vorprojekt	SBB
Muttenz	Münchensteinerstrasse	Optimierung LSA	in Planung	ASTRA
Muttenz	Margelackerstrasse	Optimierung Vorsortierung	realisiert	TBA-K
Niederdorf	BUE Bennwilerstrasse	Sanierung	realisiert	TBA-V
Pratteln	Salina Raurica	Tramverlängerung	Vorprojekt	TBA-V
Pratteln	SBB-Linien	Kreuzungsfreie Verzweigung zwischen Ergolzthal und Fricktal	Planungsstudie	SBB
Reinach	Hauptstrasse	Umgestaltung Ortsdurchfahrt	realisiert	TBA-V
Reinach	Bruggstr./A18-Anschluss Reinach-Süd (LSA)	div. Optimierungsmassnahmen	Vorprojekt	TBA-V
Therwil	Reinacherstrasse (Vorsortierung LSA)	Massnahmen zu Gunsten Bus Richtung Biel-Benken/Oberwil	Bauprojekt	TBA-V
Therwil	Bahnhofstrasse	Busspur Reinacherstr. - Station inkl. Bushaltestelle	Bauprojekt	TBA-V
Kanton BL	Gemeindestrassen mit übergeordneter Bedeutung	funktionsgerechte Ausgestaltung für Busverkehr	laufend	TBA-M
Laufental	SBB-Linie Basel-Laufen	Doppelspurausbaut Duggingen - Chessiloch	Vorprojekt	TBA-M
diverse	Bahnübergänge mit Wechselblinker	Optimierung Blinkzeiten	laufend	TBA-V/ BLT
diverse	Bushaltestellen	neue Buslinien	z.T. in Projektierung z.T. im Bau z.T. realisiert	TBA-V
diverse	Waldenburgerbahn (WB)	Erneuerung Bahninfrastruktur	Vorprojekt	TBA-V

Tab.4: Kantonale Projekte ÖV [Aktuelle sowie in den letzten 12 Monaten fertig gestellte Projekte.]

### 3. Ausnahmezustand

Der Ausnahmezustand ist definiert durch Ereignisse (Grossbaustelle, Unfall etc.), welche den Verkehrsfluss auf dem Strassennetz BL in aussergewöhnlichem Mass beeinflussen.

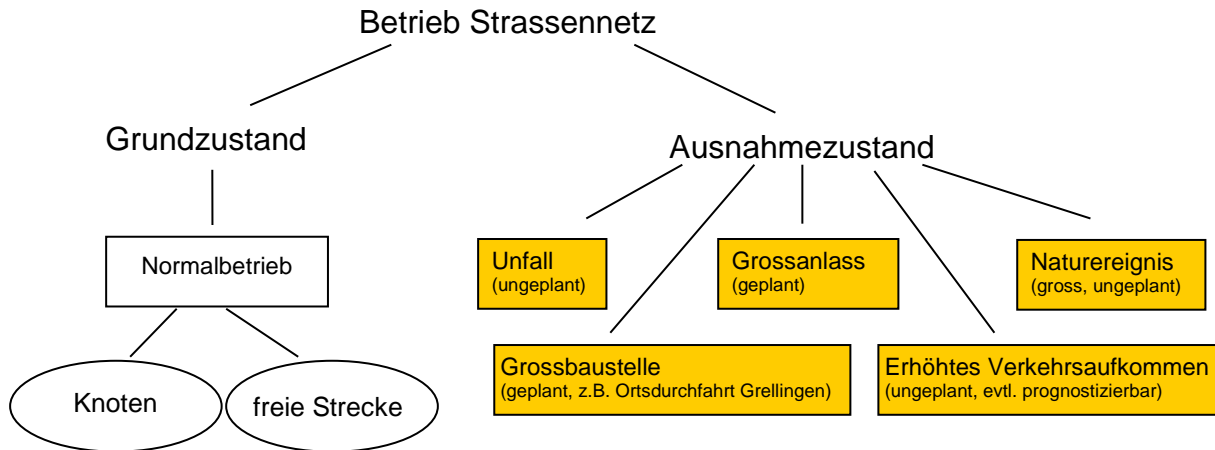


Abb.3: System-Abgrenzung Ausnahmezustand

#### 3.1 Baustelle

Eine Baustelle ist in den meisten Fällen ein planbares Ereignis. Dementsprechend setzt sich der jeweils zuständige Strasseneigentümer für eine optimale Baustellenplanung u.a. bezüglich Verkehrsfluss ein.

Federführend für die Baustellenplanung ist auf den Nationalstrassen das Bundesamt für Strassen (ASTRA), auf dem Kantonsstrassennetz das Tiefbauamt (als Bauherr bei eigenen Arbeiten bzw. als Strasseneigentümer bei z.B. Werkleitungen von Dritten) und auf dem Gemeindestrassennetz ist die Gemeinde zuständig. Falls eine Baustelle Auswirkungen auf Verkehrsnetze anderer Eigentümer hat, werden entsprechende Koordinationsabsprachen durchgeführt.

Auf Nationalstrassen werden Baustellen im Rahmen des betrieblichen Unterhalts durch den Bund im Rahmen einer Jahresplanung koordiniert.

Die Baustellenplanung auf den Kantonsstrassen basiert auf der Mehrjahresplanung des Tiefbauamtes. Bei dieser werden die Objekte hinsichtlich des Realisierungszeitpunkts aufeinander abgestimmt, so dass das Verkehrsnetz bei Baustellen nicht gleichzeitig auch auf den Ausweichrouten eingeschränkt wird. Zudem werden die einzelnen Baustellen für sich jeweils sehr sorgfältig geplant, damit die Bedürfnisse des MIV und ÖV aber auch der Gemeinden, der Anwohner und des Gewerbes bestmöglich berücksichtigt werden können. Dabei gilt, ökonomisch vertretbare Lösungen zu erarbeiten und die Nebenkosten zugunsten des Werterhalts tief zu halten.

Die verkehrlichen Auswirkungen auf allfällige Umleitungsrouten müssen bei der Baustellenplanung fundiert abgeklärt werden, so dass eine möglichst verträgliche und verhältnismässige Verkehrsführung abgestimmt auf die jeweilige Situation angewendet werden kann. Die Planung beinhaltet unter anderem Umleitungen, Signalisation, Ereigniskonzept, Information usw.

Liste möglicher Massnahmen bei Nationalstrassen und bei Kantonsstrassen (mit Beispielen von durchgeführten oder geplanten Projekten):

Massnahme	Status (Beispiel)	FF
Zeitliche Verschiebung von Kurzbaustellen in die Nacht	laufend	TBA
Realisierung längerer Bauarbeiten ausschliesslich nachts	in beso Fällen (A2, Belchentunnel: Lüftung)	ASTRA
Realisierung in verkehrssamer Zeit (Ferien)	laufend	TBA
Temporäre und zeitlich begrenzte Entlastung	in beso Fällen (HPL Rheinstrasse)	TBA
Beibehaltung Anz. Fahrstreifen durch schmalere Spuren	in beso Fällen (HPL / EABA)	TBA/ASTRA
Beibehaltung Anz. Fahrstreifen durch temp. Verbreiterung der Fahrbahn	in beso Fällen (HPL Rheinstrasse)	TBA/ASTRA
Bauetappen ausgerichtet auf Verkehrsfluss	In beso Fällen (Bsp. Muttenz, St. Jakob-Str.)	TBA
Bonus/Malus Anreiz-System	laufend (Reinach)	TBA
Leistungssteigernde Massn. auf Umleitungsachse	in beso Fällen	TBA
Verstärktes ÖV-Angebot	in beso Fällen	TBA
Information Verkehrsteilnehmer	laufend	POL/TBA
Overfly (Überführung an Ort)	in beso Fällen (A2, Bäumlihofbrücke)	ASTRA
Ersatzbrücke	in beso Fällen (HPL)	TBA
Ersatztunnel	in beso Fällen (A2, Sanierungstunnel Belchen)	ASTRA
Vermietung der Autobahn als Anreiz für kurze Bauzeit	laufend (EABA)	TBA
Umwidmung von Standstreifen	in beso Fällen (Hagnau, Vorsortierung A2/A18)	TBA/ASTRA

Tab.5: Massnahmen bezüglich Baustellen

### 3.1.1 Motion 2014-335 von Andreas Dürr

Am 2. Oktober 2014 wurde die Motion „Strassensanierungen: Gleichbleibendes Spurangebot oder leistungsfähige Umfahrung der Baustelle“ von Andreas Dürr, FDP eingereicht.

Diese will den Regierungsrat beauftragen, eine entsprechende Anpassung und Konkretisierung in Artikel 43a des Strassengesetzes BL vorzunehmen und die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen für die Ausführung von Strassensanierungen unter grundsätzlicher Aufrechterhaltung des Fahrspurangebotes und zwingender Umfahrungsmöglichkeit der Baustelle im Falle einer technisch unausweichlichen Spersperrung.

Es ist vorgesehen die Motion durch den Regierungsrat als Postulat entgegenzunehmen und anschliessend durch das Tiefbauamt Geschäftsbereich Kantonsstrassen zu prüfen sowie zu beantworten.

### 3.1.2 Baustelle Oberwil, Binningerstrasse

Für die Ausführung waren drei Bauetappen mit jeweils 2 Phasen vorgesehen. Begonnen wurde beim Knoten „auf der Wacht“ mit der Bauetappe 1, welche als einspuriges Verkehrssystem mit einer Lichtsignalsteuerung durchgeführt wurde. Um den morgendlichen und abendlichen Verkehrsströmen gerecht zu werden, wurden in diesen Zeiten die Lichtsignalanlagen manuell durch den Verkehrsdienst geregelt.

Für die zweite und dritte Bauetappe wurde ein Einbahnregime (Fahrtrichtung Biel-Benken) vorgesehen. Dafür gab es verschiedene Gründe: Verhindern von Rückstau in den Post-Kreisel, längere Bauphasen sowie kurze Bauzeit mit dem Ziel, die Bauarbeiten bereits Ende September abschliessen zu können. Mit der Umstellung auf die zweite Etappe und die mit dem Einbahnsystem einhergehende Verkehrsverlagerung führte diese während den Verkehrsspitzen zu erheblichen Stausituationen. Um dem entgegen zu wirken und den Verkehrsfluss zu verbessern hat das Tiefbauamt zu den bereits eingesetzten Personen des Verkehrsdienstes zusätzlich an neuralgischen Punkten (Bahnübergang BLT, Knoten

Bottmingerstrasse/Therwilerstrasse, Kreisel Mitteldorf) weitere Personen aufgeboten. Dadurch konnten die Wartezeiten merklich reduziert werden.

Trotz der zuvor genannten zusätzlichen Begleitmassnahmen sowie der erzielten Verbesserung konnte der Verkehrsfluss nicht für alle Betroffenen zufriedenstellend gewährleistet werden, so dass der politische Entschluss gefasst wurde, die Binningerstrasse wieder für beide Fahrrichtungen zu öffnen, wodurch sich die Bauzeit der zweiten Etappe verlängerte und erhebliche Mehrkosten (ca. CHF 350'000) entstanden.

Für die dritte Bauetappe war wiederum ein Einbahnregime vorgesehen. Aufgrund der Diskussionen in der zweiten Bauetappe entschloss sich das Tiefbauamt zusammen mit Vertretern der ansässigen Gewerbebetriebe, der Gewerbeverbände, der BLT, der Polizei sowie den umliegenden Gemeinden die Verkehrsführung zu diskutieren. Die Teilnehmenden kamen zum Schluss, dass das Einbahnregime in der dritten Etappe mangels Alternativen unumgänglich ist.

Das Tiefbauamt ist auch in Zukunft bestrebt, Behinderungen durch Baustellen auf ein Minimum zu reduzieren und die Verkehrsführungen mit Gemeinden, Gewerbevertreter und direkt Betroffene zu besprechen, um so verkehrsverträgliche sowie zweck- und verhältnismässige Lösungen zu finden.

### 3.2 Veranstaltung (Grossanlass)

Liste der geplanten und getroffenen Massnahmen (ausgewählte Fälle):

Massnahme	Status (Beispiel)	FF
Polizeiliche Einsatzplanung interkantonal BS/BL	laufend (z.B. Anlässe im St. Jakob)	POL
Anerkennung von Veranstaltungstickets als ÖV-Billet (Kombiticket)	teilweise realisiert, je nach Veranstalter und Publikum wird das Angebot wahrgenommen	TNW
Bereitstellung von zusätzlichen Kapazitäten im ÖV	laufend	KTU

Tab.6: Massnahmen bezüglich Veranstaltungen

[TNW = Tarifverbund Nordwestschweiz, KTU = Konzessionierte Transportunternehmen]

### 3.3 Naturereignis

Liste der geplanten und getroffenen Massnahmen (ausgewählte Fälle):

Massnahme	Status	FF
Arbeitsanweisung "Technisch oder Natur bedingte ausserordentliche Situationen"	in Kraft	TBA-K
Einsatzplanung Winterdienst	in Kraft	TBA-K
Forstliche Massnahmen an Waldrändern längs Kantonsstrassen. Im Rahmen des Entlastungspaketes wird die Sicherheitsholzerei halbiert	laufend	AfW / TBA-K
Umleitung auf leistungsfähige Strassen	laufend	POL
Unterhalt und Ergänzung Glatteis-Frühwarnsystem	laufend	TBA-K

Tab.7: Massnahmen bezüglich Naturereignisse [AfW = Amt für Wald]

### 3.4 Verkehrsunfall

Liste der geplanten und getroffenen Massnahmen (ausgewählte Fälle):

Massnahme	Status	FF
Einsatzpläne für Autobahnpolizei	realisiert bzw. laufend überprüft	POL
Möglichst rasche Räumung der Unfallstelle durch die Polizei mit geeigneten Massnahmen	Realisiert bzw. laufend angepasst	POL
Umleitungen auf leistungsfähige Strassen (Verkehrslenkung Ergolzthal)	laufend	POL
Beeinflussung des Fahrverhaltens durch laufende Verkehrsüberwachung und Verfolgung der Regelübertretung (Controlling/Enforcement)	realisiert, werden laufend angepasst	POL
Verkehrsleitsystem A2: Betrieb	in Aktion	POL
Prävention durch Motorfahrzeugprüfung im Kanton und an der Landesgrenze (nur LKW)	laufend	POL
Abschleppkonzept der Polizei für rasche Räumung	in Aktion	POL

Tab.8: Massnahmen bezüglich Verkehrsunfälle

### 3.5 Erhöhtes Verkehrsaufkommen

Liste der geplanten und getroffenen Massnahmen (ausgewählte Fälle):

Massnahme	Status	FF
Verkehrsmanagementpläne A2 Verzw. Augst←→Verzw. Härkingen	Anhörung Kt. BL und SO erfolgt, operative Anwendung geplant.	ASTRA
Verkehrsmanagementpläne A2 Basel-Weil ↔ Verzw. Augst	In Vorbereitung, Anhörung Kt. BL/BS geplant 2016	ASTRA

Tab.9: Massnahmen bezüglich erhöhten Verkehrsaufkommens

## 4. Staumeldungen

### 4.1 Grundsätzliches

Grundsätzlich können Staumeldungen nur für jene Örtlichkeiten erfolgen, wo die Strasse auch beobachtet werden kann. Dies ist in BL insbesondere der Fall auf der A22 (Chienbergtunnel und Anschluss Liestal-Nord bis Kreisel Hülften) und A18 (Tunnel Eggflue und Tunnel Reinach) sowie auf der A2 (Basel - Pratteln, Schänzlitunnel, Arisdorf - Ebenraintunnel, Diegten - Härkingen). Auf diesen Strecken wird der Verkehr permanent mittels Kameras durch die Polizei überwacht und bei Stau werden entsprechende Meldungen abgesetzt.

Anders ist es bei Kantonsstrassen ohne permanente Überwachung. An diesen Örtlichkeiten wird bzw. kann nur Stau gemeldet werden, wenn eine Polizeipatrouille oder Verkehrsteilnehmer dies melden.

### 4.2 Viasuisse

Die Viasuisse betreibt im Auftrag des ASTRA die Verkehrsinformationszentrale für die Nationalstrassen. Gleichzeitig nimmt sie auch Verkehrsinformationaufgaben für das übrige Strassennetz und die Schiene wahr. Die Viasuisse ist eine Aktiengesellschaft, mit der Schweizerischen Radio- und Fernsehgesellschaft (SRG SSR idée suisse), dem Touring Club Schweiz (TCS), den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und SkyMedia/Traffix als Aktionäre. Die dreisprachige Redaktion generiert und verbreitet Verkehrsmeldungen für die ganze Schweiz in der jeweiligen Landessprache und arbeitet rund um die Uhr. Viasuisse beliefert die Radio/TV-Stationen, Internet-Plattformen, Navigationssysteme (RDS-TMC) sowie staatlichen Behörden mit Verkehrsmeldungen.

Die Viasuisse AG hat zwei unterschiedliche Vertragsverhältnisse für Verkehrsinformationen im Kanton Basel-Landschaft. Auf dem Gebiet der Nationalstrasse arbeitet die Polizei BL mit der Verkehrsmanagementzentrale Schweiz zusammen und generiert für diese sowie für die Verkehrsinformationszentrale die Verkehrsmeldungen unseres Kantons mittels Gewi-Tic. Im Bereich der Kantonsstrassen ist die Polizei BL ein Partner der Viasuisse AG und bewirtschaftet die Verkehrsinformationen direkt ohne Einfluss des Bundes auf der Plattform der Viasuisse AG (Gewi-Tic).

Die Quellen und die Verbreitung von Verkehrsmeldungen durch Viasuisse sind auf nachstehender Abbildung dargestellt:



Abb.4: Generierung und Verbreitung von Verkehrsmeldungen (Quelle: Viasuisse)

### 4.3 Verkehrsmanagementzentrale Schweiz

Mit der Neuordnung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) hat das schweizerische Bundesparlament nicht nur das Eigentum der Nationalstrassen von den Kantonen auf den Bund übertragen, sondern auch das Verkehrsmanagement (VM). Seit dem 1. Januar 2008 sind nicht mehr die Kantone auf den Autobahnen für das VM zuständig, sondern der Bund.

Die vier Funktionen des Verkehrsmanagements auf dem Nationalstrassennetz:

- Die **Verkehrslenkung** kommt zum Zug, wenn temporäre Engpässe oder Hindernisse bestehen und der Verkehr umgeleitet werden muss.
- Die **Verkehrsleitung** wird nötig, wenn auf einer Strecke der gleichmässige Verkehrsfluss gewährleistet werden soll.
- Die **Verkehrssteuerung** wird vor allem bei Knoten des Nationalstrassennetzes angewendet. Zur Gewährleistung des gleichmässigen und sicheren Verkehrsflusses können Zu-/Wegfahrt auf einen Nationalstrassen-Ast eingeschränkt werden.
- Die **Verkehrsinformation** setzt die Verkehrsteilnehmenden frühzeitig über bestehende Engpässe, Hindernisse oder Staus ins Bild. Sie sind so in der Lage, Reisezeit, Route, Tagesziel oder Verkehrsmittel so zu wählen, dass sie ihr Ziel zuverlässig erreichen.

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) betreibt seit dem 1. Februar 2008 in Emmen (LU) eine nationale Verkehrsmanagementzentrale. Die Verkehrsmanagementzentrale (VMZ-CH) ist der Dreh- und Angelpunkt des operativen Verkehrsmanagements auf den Nationalstrassen. Die VMZ-CH erfasst und analysiert laufend die aktuelle Verkehrssituation und ordnet vorausschauend oder zur Bewältigung aktueller Vorkommnisse die notwendigen Verkehrsmanagement-Massnahmen an. Sie stimmt diese mit den betroffenen Akteuren bei Bund und Kantonen ab.

Sowohl für planbare Ereignisse (z.B. Baustellen) und für regelmässig eintretende Situationen wie den täglichen Pendlerstau als auch für unvorhersehbare Ereignisse legt die VMZ-CH die nötigen Arbeitsprozesse und die Aufgaben der einzelnen Akteure fest. Besonders wichtig ist die optimale Abstimmung der polizeilichen Aufgaben mit den Aufgaben der VMZ-CH zur Bewältigung spontaner Ereignisse wie Unfälle, Felsstürze oder Tunnelbrände, wo schnelles und wirksames Handeln nötig ist.



Abb.5: Das VMZ-Gebäude in Emmenbrücke (Quelle: ASTRA)



Abb.6: Arbeitsplatz in der VMZ (Quelle: ASTRA)

## 5. Aktuelle Situation und Handlungsbedarf

### 5.1 Betrachtungshorizonte

Für die Gewährleistung des Verkehrsflusses sowie der Erreichbarkeit sind verschiedene Zeithorizonte zu betrachten. Einerseits ist die heute vorhandene Situation mit der aktuell bestehenden Nachfrage zu erfassen, andererseits aber auch die längerfristigen Entwicklungen zu beachten. Strukturelles Wachstum, das heisst eine Zunahme an Arbeitsplätzen, publikumsintensive Einrichtungen und/oder Einwohnern generiert eine steigende Verkehrsnachfrage. Auch gesellschaftliche Faktoren bzw. Wandel können die Nachfrage beeinflussen. In diesem längerfristigen Betrachtungshorizont müssen neben Massnahmen auf dem bestehenden Netz auch Netzergänzungen ins Auge gefasst werden.

### 5.2 Auswertung Grundzustand

Zur Ermittlung von heutigen Staustellen werden einerseits Erkenntnisse aus Erfahrungen über das Kantonsgebiet zusätzlich aber auch Datengrundlagen über Stausituationen mittels der Applikation TomTom (Live Traffic) beigezogen. Alle sogenannten Stauverdachtsstellen auf Kantonsstrassen werden basierend auf den VSS-Normen (vgl. Kapitel 1.3) erfasst und vergleichbar beurteilt.

Zur Betrachtung der zukünftigen Entwicklung werden Verkehrsmodelle eingesetzt. Mit dem Gesamtverkehrsmodell (GVM) Basel, welches die Region Nordwestschweiz und das grenznahe Ausland umfasst, verfügen die beiden Basel über ein umfassendes methodisches Hilfsmittel, um die verkehrlichen Auswirkungen von Veränderungen der Siedlungsentwicklung sowie Massnahmen oder Varianten in den Bereichen Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebot, vergleichen und beurteilen zu können. Die Planung von langfristigen Massnahmen für die zukünftige Nachfragesituation erfolgt in separaten Prozessen, jedoch mit Berücksichtigung des aktuellen Grundzustandes des Strassennetzes.

### 5.3 Analyse Grundzustand

Für 32 Örtlichkeiten sind solche Verkehrsqualitätsbestimmungen erfolgt. Die Situation per Dezember 2014 sieht wie folgt aus:

- 17x Verkehrsqualitätsstufe A/B/C/D = genügend;
- 9x Verkehrsqualitätsstufe E = mangelhaft;
- 6x Verkehrsqualitätsstufe F = ungenügend.

Die vorstehend beschriebene Analyse bezieht sich nur auf den Grundzustand der kantonalen Strassen (vgl. Kapitel 2); temporäre Situationen (z.B. infolge Baustellen; vgl. Kapitel 3) sind dabei nicht enthalten.

Die Stauverdachtsstelle Füllinsdorf, Rheinstr./Wölferstr. (ehemals Teilstück mit Fahrstreifenreduktion) wurde aufgrund der Eröffnung der HPL bzw. A22 (realisiert Dez. 2013) soweit entlastet, dass diese im heutigen Zustand kein VQS=F (ungenügend) mehr aufweist und folglich aus Liste der Stauverdachtsstellen gestrichen bzw. als abschliessend saniert betrachtet werden kann.

## 5.4 Plan Stauverdachtsstellen

Die Ergebnisse der einzelnen Beurteilungen sind auf nachfolgender Seite in Abbildung 7 dargestellt:

- Örtlichkeit mit genügender Verkehrsqualität = grüner Punkt;
- Örtlichkeit mit mangelhafter Verkehrsqualität = oranger Punkt;
- Örtlichkeit mit ungenügender Verkehrsqualität = roter Punkt.

## 5.5 Handlungsbedarf

Die orangen Punkte betreffen folgende Örtlichkeiten:

- Aesch, Hauptstr./Arlesheimerstr. (LSA)
- Allschwil, Baslerstr./Fabrikstr. (LSA)
- Birsfelden, Hauptstr./Schulstr./Hardstr. (LSA Schulstrasse)
- Birsfelden, Rheinfelderstr./Muttenerstr. (LSA)
- Duggingen, Baselstr./Hauptstr./A18-Anschluss Angenstein (Verzweigung)
- Laufen, Bahnhofstr./Naustr./Portlandstr. (Kreisel Bahnhof)
- Münchenstein, Bruderholzstr./Reinacherstr. (Kreisel MFP)
- Muttenz, St. Jakob-Str./Margelackerstr./Birsfelderstr. (LSA Rennbahn)
- Sissach, A22/Netzenstr./Grienmattweg (Kreisel Sissach-West)

Die roten Punkte betreffen folgende Örtlichkeiten:

- Allschwil, Baslerstr./Binningerstr. (Kreuzung)
- Biel-Benken, Eichgasse/Therwilerstr. (Kreuzung)
- Bottmingen, Bruderholzstr./Therwilerstr./Baslerstr. (Kreisel Mitteldorf)
- Reinach, Bruggstr./Kägenstr./Aumattstr. (Kreisel Kägen)
- Reinach, Bruggstr./A18-Anschluss Reinach-Süd (LSA)
- Therwil, Bahnhofstr./Baslerstr./Reinacherstr. (LSA)

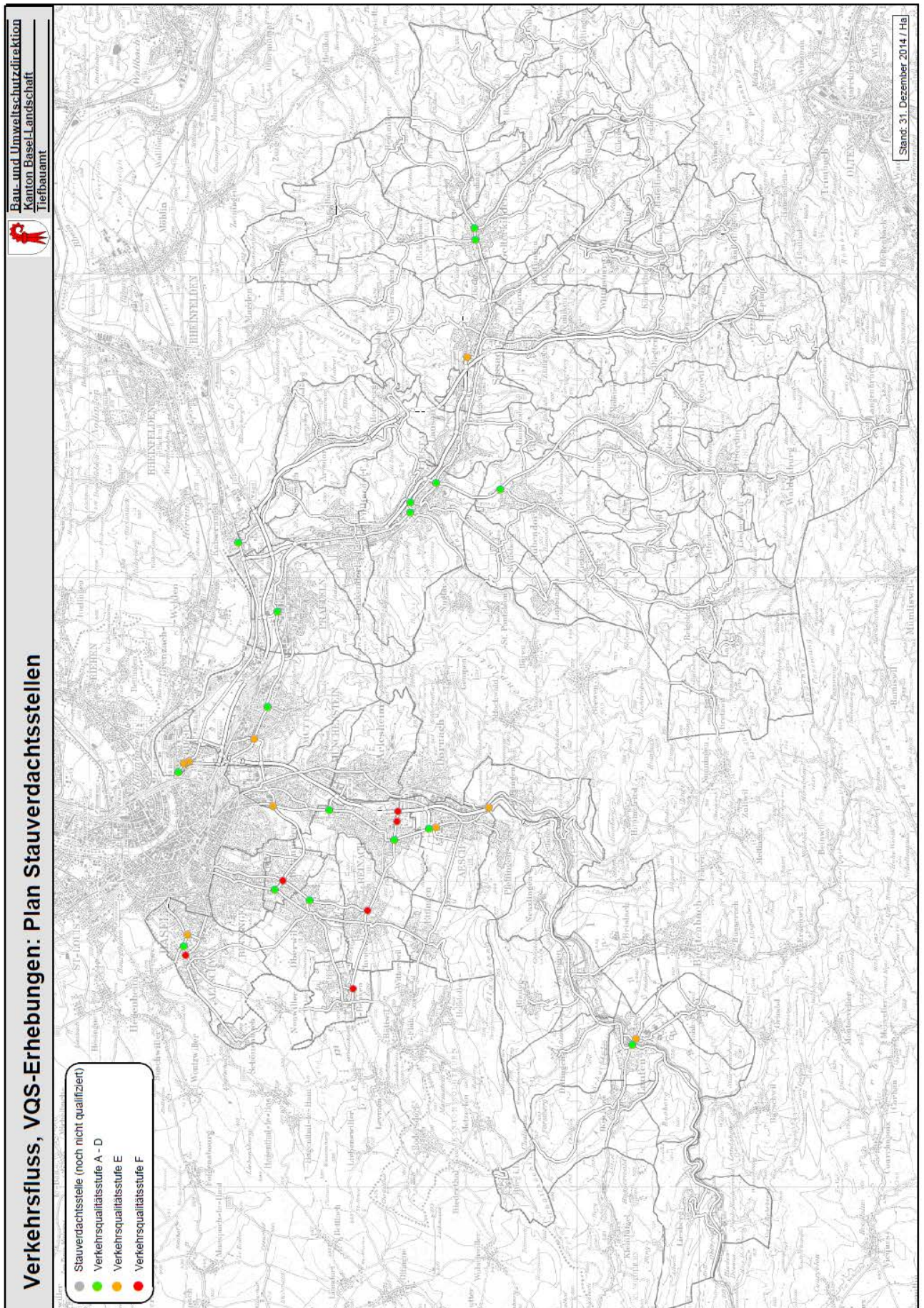


Abb.7: Schwachstellenplan (Stand: 31. Dezember 2014)

## 5.6 Massnahmenliste

Für die „oranen“ und die „roten“ Örtlichkeiten besteht eine Massnahmenplanung, welche derzeit folgende Lösungsansätze (SOMA=Sofortmassnahme) enthält:

Örtlichkeit	Lösungsansätze
Aesch, Hauptstr./Arlesheimerstr.	Zubringer Pfeffingerring ca. 2017, Optimierung LSA erfolgt, 2013
Allschwil, Baslerstr./Fabrikstr.	Umbau in Kreisel im Rahmen Umgestaltung Baslerstr., nach 2019 verschoben
Allschwil, Baslerstr./Binningerstr.	Umbau in LSA im Rahmen Umgestaltung Baslerstr., sistiert
Biel-Benken, Eichgasse/Therwilerstr.	mögliche Optimierungen in Prüfung, 2014/15
Birsfelden, Hauptstr./Schulstr./Hardstr.	Mögliche Optimierungen in Bearbeitung, 2014/15
Birsfelden, Rheinfelderstr./Muttenerstr.	mögliche Optimierungen in Bearbeitung, 2014/15
Bottmingen, Bruderholzstr./Therwilerstr./Baslerstr.	mögliche Optimierungen prüfen, 2015
Duggingen, Baselstr./Hauptstr./A18-Anschluss Angenstein	neue Knotenform (LSA oder Kreisel)
Laufen, Bahnhofstr./Naustr./Portlandstr.	Umgestaltung Bahnhofplatz, 2015/16
Münchenstein, Bruderholzstr./Reinacherstr.	Kreisel soweit als möglich optimiert
Muttenz, St.Jakob-Str./Margelackerstr.	Optimierung Vorsortierung/LSA-Regelung erfolgt, 2014
Reinach, Bruggstr./A18-Anschluss Reinach-Süd	mögliche Optimierungen in Prüfung 2014/15
Reinach, Bruggstr./Kägenstr./Aumattstr.	mögliche Optimierungen in Prüfung 2014/15
Sissach, A22/Netzenstr./Grienmattweg	weitere Massnahmen nicht zweckmässig
Therwil, Bahnhofstr./Baslerstr./Reinacherstr.	Verlängerung Linksabbiegespur Reinacherstr. sowie separate Busspur, 2014/15

## **6. Verteiler**

### **6.1 Zustellung**

Der vorliegende (per 31. Dezember 2014 aktualisierte) Bericht Verkehrsfluss wird elektronisch an die Mitglieder der Task-Force Anti-Stau, an die Medien sowie an allfällige weitere interessierte Personen / Institutionen / Amtsstellen zugestellt.

### **6.2 Download-Möglichkeit**

Die Berichte Verkehrsfluss sind unter [www.tba.bl.ch](http://www.tba.bl.ch) (>Downloads TBA >Verkehrsfluss) im Internet allgemein abrufbar.

TIEFBAUAMT BASEL-LANDSCHAFT  
Fachbereich Verkehrstechnik

Stefan Roana

Nicoletta Hamann

## Anhang: Auszug aus dem kantonalen Strassengesetz

### § 43a Verkehrsstaus

<sup>1</sup> Die kantonalen Behörden leiten unverzüglich die nachfolgenden Massnahmen ein, um im Interesse der betroffenen Anwohner und Verkehrsteilnehmer Verkehrsstaus zu verhindern bzw. solche unverzüglich abzubauen:

- a. Planung und Umsetzung von Verkehrsleit-Massnahmen unter umfassender Berücksichtigung der möglichen Szenarien, insbesondere von vorhersehbaren Szenarien wie Grossveranstaltungen, Ferienverkehr usw.;
- b. Erarbeiten von vorsorglichen Massnahmen- und Einsatzplänen für unvorhersehbare Verkehrsengpässe und -blockaden bei Unfällen, Elementarereignissen usw.;
- c. Sicherstellung der Zusammenarbeit der zuständigen kantonalen Behörden sowie der Zusammenarbeit mit zuständigen ausserkantonalen Stellen;
- d. die Bereitstellung und den Einsatz von ausreichendem Fachpersonal und technischen Mitteln.

Damit sollen namentlich Schadstoff- und Lärmemissionen, Umweltschäden und Zeitverluste möglichst gering gehalten sowie die Gefahr von Unfällen minimiert werden.

<sup>2</sup> Der Regierungsrat stellt die zweckdienliche Mitwirkung der Verkehrs- und Wirtschaftsverbände durch Einsetzung einer speziellen Task-Force sicher.

<sup>3</sup> Der Regierungsrat erstattet der Öffentlichkeit über die getroffenen Massnahmen und über den Sachstand mindestens halbjährlich Bericht. <sup>1)</sup>

*(eingefügt durch in der Volksabstimmung vom 18. Mai 2003 angenommenen "Anti-Stau-Initiative")*

---

<sup>1)</sup> Im Einvernehmen mit der TFAS (28.06.2012) wird der Bericht nur noch einmal jährlich (per Ende Jahr) publiziert.