

VERKEHRSFLUSS 2023 UND ENTWICKLUNGSPROGRAMM ZUM AUSBAU DES HOCHLEISTUNGSSTRASSENNETZES 2023

BERICHT ÜBER DIE GEPLANTEN UND GETROFFENEN MASSNAHMEN AUF DEM STRASSENNETZ BASEL-LANDSCHAFT

BERICHTERSTATTUNG DES REGIERUNGSRATS GEMÄSS § 43a UND § 43e STRASSENGESETZ



Impressum

Bericht Verkehrsfluss und Entwicklungsprogramm zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes
Stand per 31. Dezember 2023

Herausgegeben von der Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft

Titelbild: Tiefbauamt Basel-Landschaft, Daniel Bär

Internet: www.bl.ch

Erscheint jährlich

Redaktion:

Rapp Trans AG
Michael Hoser

Tiefbauamt Basel-Landschaft
Rheinstrasse 29, 4410 Liestal
Daniel Bär

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
1.1.	Auftrag	4
1.2.	Ziel und Abgrenzung	4
1.3.	Aufbau Bericht	5
1.4.	Beurteilungsmethodik – wann ist "Stau" ein Stau?	5
1.5.	Zuständige Stellen	7
2.	Grundlagen	8
2.1.	Strassennetz Kanton BL	8
2.2.	Entwicklung von Einflussfaktoren auf den Verkehrsfluss	9
2.2.1.	Entwicklung Bevölkerung und Fahrzeugbestand in BL	9
2.2.2.	Entwicklung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs	10
2.2.3.	Prognostizierte Entwicklung	11
2.3.	Aktuelle Situation Verkehrsfluss und Handlungsbedarf	12
2.3.1.	Auswertung	12
2.3.2.	Handlungsbedarf	13
3.	Massnahmen auf den Hochleistungsstrassen	14
3.1.	Betriebliche Massnahmen auf den Hochleistungsstrassen	14
3.2.	Infrastrukturelle Massnahmen auf den Hochleistungsstrassen	15
4.	Massnahmen auf den Haupt- und Nebenstrassen	17
4.1.	Massnahmen auf Haupt- und Nebenstrassen des Bundes	17
4.2.	Massnahmen auf Kantonsstrassen	18
5.	Öffentlicher Verkehr	19
6.	Kombinierte Mobilität	21
7.	Nichtinfrastrukturelle Massnahmen	21
7.1.	Verkehrsmanagement	21
7.2.	Mobilitätsmanagement	22
7.3.	Neue Nationale Verkehrsregeln für das Jahr 2024	22
7.4.	Ereignisbewältigung	22
8.	Meilensteine im Jahr 2023	23
	Anhang 1: Übersichtsplan der VQS-Erhebungen	24
	Anhang 2: Liste der erhobenen VQS-Örtlichkeiten	25
	Anhang 3: Übersichtsplan der Analyse der Speed-Profiles	26
	Anhang 4: Liste Knoten mit beeinträchtigtem Verkehrsfluss gemäss Speed-Profiles	27
	Anhang 5: Übersichtsplan der verkehrsflussrelevanten Projekte	28
	Anhang 6: Liste der realisierten verkehrsflussrelevanten Projekte	29
	Anhang 7: Auszug aus dem kantonalen Strassengesetz	31

1. Einleitung

1.1. Auftrag

§ 43a des kantonalen Strassengesetzes (SGS 430, vgl. Anhang 7) 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 (Entscheid / Protokoll vom 28.06.2012) wird der Bericht einmal jährlich (Stichdatum jeweils per Ende Jahr) publiziert.

Am 27. Sept. 2020 wurde die sogenannte «HLS-Initiative» vom Volk angenommen und das kantonale Strassengesetz per 1. Okt. 2020 mit dem § 43e 'Entwicklungsprogramm zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes' ergänzt (SGS 430; vgl. Anhang 7). Die zugehörige Berichterstattung erfolgt in diesem Bericht, insbesondere im Kapitel 3.

1.2. Ziel und Abgrenzung

Der Bericht gibt einen Überblick über das Verkehrsaufkommen und den Verkehrsfluss auf dem kantonalen Strassennetz im Kanton Basel-Landschaft. Er zeigt auf, wo grundlegende neuralgische Verkehrskapazitätsprobleme bestehen und welche verkehrsflusswirksamen Massnahmen im Rahmen von TBA- sowie ASTRA-Projekten geplant bzw. realisiert werden. Damit soll Aufschluss über den aktuellen Zustand des Verkehrsaufkommens auf den Strassen, den diesbezüglichen Handlungsbedarf sowie geplante Massnahmen und deren Wirkungen gegeben werden.

Ziel des Kantons ist es, aktuelle Verkehrsflussprobleme auf dem Strassennetz zu beheben (reaktiv) sowie bezüglich möglicher zukünftiger Überlastungsprobleme bereits heute zu agieren (proaktiv). Dabei wird der Fokus zunächst auf die ganzheitliche Betrachtung und Planung des Verkehrssystems gerichtet. Aus den strategischen Ansätzen leiten sich sodann kaskadenförmig Einzelprojekte ab. Der Bericht beinhaltet nur Massnahmen, welche für den Verkehrsfluss förderlich sind sowie eine gewisse Planungsstufe erreicht haben.

Nicht Bestandteil dieses Berichts ist die kantonale Raumplanung insgesamt und die Darstellung der darin vorgesehenen, infrastrukturellen Massnahmen mit verschiedenen Wirkungsdimensionen respektive die Koordination derselben. Hierfür bestehen bereits andere Dokumente des Kantons wie namentlich der Richtplan und das Agglomerationsprogramm. Beide Planungsinstrumente berücksichtigen bevölkerungsbedingte sowie politische und wirtschaftliche Entwicklungen, welche das Verkehrsverhalten ebenfalls beeinflussen und verkehrliche Massnahmen bedingen. Sie können als zusätzliche Erläuterungen zum vorliegenden Bericht beigezogen werden. Nachfolgend werden diese beiden Instrumente kurz beschrieben. Haben Einzelmassnahmen aus dem Richtplan oder dem Agglomerationsprogramm einen direkten Einfluss auf den Verkehrsfluss und sind in der Planung entsprechend fortgeschritten, sind sie auch Bestandteil des Verkehrsflussberichts.

Kantonaler Richtplan

Der Kantonale Richtplan (KRIP) ist das zentrale räumliche Planungsinstrument für das gesamte Kantonsgebiet. Auf Karten und Objektblättern stellt er die angestrebte räumliche Entwicklung dar und zeigt die hierfür erforderlichen Massnahmen auf. Er ist behördenverbindlich und macht mit Planungsgrundsätzen, Planungsanweisungen und örtlichen Festsetzungen Vorgaben für die weiteren Planungsschritte und andere raumwirksame Tätigkeiten.

Der KRIP umfasst Vorhaben mit unterschiedlichen Zeithorizonten und in verschiedenen Phasen der Projektentwicklung.

Agglomerationsprogramm

Das Agglomerationsprogramm (AP) soll gemeinde-, kantons- und landesübergreifend die Verkehrssysteme der Agglomeration Basel verbessern und die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung koordinieren. Die Trägerschaft (hier Verein Agglo Basel) legt ein Zukunftsbild für die Agglomerationsentwicklung auf Grundlage der kantonalen Richtpläne fest und erarbeitet entsprechende Strategien. Daraus leiten die Kantone die notwendigen Massnahmen ab und erarbeiten die entsprechenden Projekte. Mit dem AP stellt die Trägerschaft den Antrag auf Bundesbeiträge für die erarbeiteten Verkehrsinfrastrukturprojekte der Kantone bzw. der Trägerschafts-Mitglieder¹. Das AP wird alle vier Jahre beim Bund eingereicht und enthält jeweils Massnahmen, die in drei sogenannte Horizonte unterteilt sind. Es sind dies der A-Horizont, in welchem Massnahmen für vier Jahre zur Mitfinanzierung beantragt werden, sowie der B- und der C-Horizont, welche einen Ausblick auf die

¹ vgl. [Agglomerationsprogramm](#) (ARE)

nachfolgenden acht Jahre geben. In Umsetzung befinden sich die Agglomerationsprogramme der ersten und zweiten sowie seit 2019 auch der dritten Generation. Das Agglomerationsprogramm 4. Generation wurde dem Bund am 11. Juni 2021 eingereicht. Am 22. Februar 2023 hat das Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation den Prüfbericht AP4 erhalten. Am 4. Dezember 2023 wurde der Verpflichtungskredite ab 2024 vom Schweizer Parlament beschlossen. Die 5. Generation des Agglomerationsprogramms Basel befindet sich seit Sommer 2021 in der Erarbeitung. Das Programm wird im Juni 2025 beim Bund eingereicht.

1.3. Aufbau Bericht

Der vorliegende Bericht gliedert sich in drei Hauptteile. Beginnend mit der Einleitung werden Rahmenbedingungen und Informationen allgemeiner Art aufgeführt. Die Basis stellt das Kapitel «Grundlagen» dar. Dieses zeigt das Strassennetz im Kanton BL, die Entwicklung von ausgewählten und verkehrsflussrelevanten Einflussfaktoren sowie die gegenwärtige Situation bezüglich Stautellen / Kapazitätsproblemen, sprich, wo aus Sicht des Kantons Handlungsbedarf besteht. Im darauffolgenden Kapitel werden die geplanten und getroffenen Massnahmen zu deren Linderung bzw. Behebung aufgezeigt sowie die Meilensteine des Jahres 2023 dargelegt.

Der vorliegende Bericht setzt die Berichterstattung der letzten Jahre fort und ist zusammen mit seinen Vorgängerversionen im Internet unter www.tba.bl.ch > Downloads > Berichte Verkehrsfluss abrufbar.

1.4. Beurteilungsmethodik – wann ist "Stau" ein Stau?

Eine eindeutige, wissenschaftlich fundierte Definition von Stau existiert nicht, da Verkehr kein in sich abschliessendes, beständiges und somit greifbar messbares Konstrukt ist.

Der Bund hat die für ihn massgebenden Begriffe wie folgt definiert:

Stau ergibt sich:

- wenn auf Hochleistungsstrassen oder Hauptstrassen ausserorts die stark reduzierte Fahrzeuggeschwindigkeit während mindestens einer Minute unter 10 km/h liegt und es häufig zum Stillstand kommt.
- wenn auf Hauptstrassen innerorts bei Knoten oder Engpässen die Verlustzeit insgesamt mehr als 5 Minuten beträgt.

Stockender Verkehr ergibt sich:

- wenn ausserorts die Fahrzeuggeschwindigkeit während mindestens einer Minute unter 30 km/h liegt und / oder es teilweise zu kurzem Stillstand kommt.

Diese Definitionshilfen sind für den Bund nötig, damit einheitliche Verkehrsinformationsmeldungen herausgegeben werden können. Für den Kanton BL ist jedoch nicht der Staubegriff alleine massgebend, sondern die Qualität des Verkehrsflusses und ab wann diese so eingeschränkt ist, dass der Verkehrsfluss ungenügend ist und folglich Optimierungsmassnahmen zu prüfen sind.²

Nachfolgend werden die Beurteilungsansätze des Kantons BL vereinfacht beschrieben.

Beurteilungsansätze Kanton BL

Potentielle Schwachstellen im Verkehrsfluss können auf verschiedene Arten ausfindig gemacht werden. Vor dem Hintergrund von Aufwand und Ertrag sowie Verfügbarkeit und Aktualität der beziehbaren Daten, werden im Kanton Baselland zurzeit zwei grundsätzliche Herangehensweisen, die sich in den letzten Jahren bewährt haben, angewendet.

Zum einen werden Daten von Navigationsgeräten ausgewertet, auf deren Basis so genannte Speed-Profiles erstellt werden. Dabei werden die erhobenen Geschwindigkeiten auf Strecken zu Zeiten freien Verkehrsflusses mit solchen zu Zeiten des höchsten Verkehrsaufkommens verglichen. Diese Methode ermöglicht eine annähernd flächendeckende Analyse des basellandschaftlichen Verkehrsnetzes. Aus den Erkenntnissen dieser Speed-Profiles, den Zählraten des Kantons sowie dem Kanton bekannten Schwachstellen oder wichtigen Verkehrsknoten werden mit Hilfe der gängigen Normen die Zustände an den jeweiligen Knoten (Leistungsfähigkeit, Rückstaulänge) ermittelt.

² vgl. Link: [Definitionen Verkehrsfluss/Stau](#) (ASTRA)

Die Erkenntnisse aus diesen Verfahren ergänzen sich und werden zur Ermittlung des Handlungsbedarfs (siehe Kapitel 2.3.2) herbeigezogen. Die Speed-Profiles sowie die Einstufung der Verkehrsqualitätsstufe nach Norm werden nachfolgend detaillierter beschrieben.

► Verkehrsqualitätsstufen nach Norm

«Verkehrsfluss» (umgangssprachlich) bzw. «Verkehrsqualität» (fachlich) ist in der Norm VSS 40 017a des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) beschrieben, welche eindeutige technische Definitionen und Schwellenwerte herausgeben. Kriterium ist dabei die mittlere Wartezeit der Verkehrsteilnehmenden.

Der Verkehrsfluss wird durch die Verkehrsqualitätsstufen (VQS) A bis F beschrieben, wobei F die schlechteste Stufe darstellt. Die Schwellenwerte für die VQS sind je Knotentyp in den Normen VSS 40 022 (Kreuzung), VSS 40 024a (Kreisel), VSS 40 023a (LSA) sowie für die freie Strecke VSS 40 020a (Hauptverkehrsstrassen) definiert. Örtlichkeiten mit den Verkehrsqualitätsstufen E und F werden als mangelhaft bis völlig ungenügend und infolgedessen als solche mit Handlungsbedarf beurteilt. Örtlichkeiten mit VQS D werden als noch ausreichend betrachtet. Da diese jedoch bei zunehmender Verkehrsmenge in naher Zukunft ebenfalls an ihre Kapazitätsgrenze kommen werden, besteht auch für diese Örtlichkeiten Handlungsbedarf.

Stufe	Kreuzung/Einmündung (VSS Norm 40 022)	Kreisel (VSS Norm 40 024a)	LSA (VSS Norm 40 023a)	Strecke (VSS Norm 40 020a)
A	....	....	....	....
B	....	....	....	....
C	....	....	....	....
D	Auslastung nahe bei der verkehrstechnisch zulässigen Belastung Mittl. Wartezeit 25 - 45 Sek.	vorübergehend längere Rückstaus, die wieder abgebaut werden Mittl. Wartezeit 30 - 45 Sek.	Verkehrsablauf stabil/ Rückstau an den Zufahrten Mittl. Wartezeit 50 - 70 Sek.	Verkehrsablauf ist durch hohe Belastungen beeinträchtigt.
E	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
F	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.

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

Für eine erste Ermittlung möglicher Schwachstellen werden unterschiedliche Informationsquellen beigezogen. Diese Datengrundlagen bezüglich Stausituationen basieren auf Informationen mittels Speed-Profiles Auswertungen und / oder der kantonalen Zählstellen. Zusätzlich werden Aussagen über Örtlichkeiten, die von externen Stellen (Gemeinden, Ingenieurbüros usw.) als leistungskritisch eingestuft werden, an das Tiefbauamt herangetragen.

Die gesammelten Informationen werden zunächst plausibilisiert und je nach Ergebnis, basierend auf den vorgenannten VSS-Normen, quantitativ erhoben, beurteilt und in der VQS-Untersuchung entsprechend berücksichtigt. Die beschriebene Analyse bezieht sich dabei nur auf den Grundzustand; temporäre Ausnahme-Situationen (z. B. Baustellen, Grossanlässe usw.) sind nicht enthalten. Allfällige Nacherhebungen der VQS-Werte finden im Rahmen der Realisierungsprojekte und Instandsetzung statt. Diese hängen davon ab, wie «gut» die erste VQS-Einstufung war (VQS = D entspricht erhöhtem Nacherhebungsbedarf), aber auch, wie sich das Umfeld bzgl. Verkehrsaufkommen entwickelt hat (z. B. neue Quartierpläne, Anschlüsse usw.).

Losgelöst von dieser VQS-Betrachtung werden Örtlichkeiten (Knoten) im Rahmen von Projekten, aber auch kommunalen Planungen sowie Umweltverträglichkeitsberichte (UVB) hinsichtlich aktueller sowie zukünftiger Leistungsfähigkeit gemäss Norm geprüft bzw. die zuständigen Stellen werden zur Prüfung aufgefordert. In

den «Projektierungsrichtlinien Strassenbau» TBA BL vom 3. August 2007 (revidiert 10. Januar 2015) ist festgelegt, dass bei kantonalen Bauprojekten (evtl. bereits beim Vorprojekt) eine Verkehrsqualitätsbeurteilung durchzuführen ist.

► Speed-Profiles

Speed-Profiles sind Geodaten des Strassennetzes, die die gemessenen Fahrgeschwindigkeiten auf Basis der Daten von TomTom-Navigationsgeräten (Applikation TomTom Live) beinhalten. Die Werte der gemessenen Fahrgeschwindigkeiten liegen für jede Stunde, gemittelt über ein Jahr, vor und werden in der Regel alle drei bis vier Jahre aktualisiert. Aktuell liegen Datengrundlagen der Messperiode Juni 2016 – Juni 2017 vor. Auf eine stärker frequentierte Aktualisierung der Messperiode wird verzichtet, da sich die Stautellen im jährlichen Vergleich nur leicht verändern. Erst nach der Einführung neuer Massnahmen oder grösseren Netzänderungen ist eine Aktualisierung der Speed-Profiles wieder sinnvoll.

Die Analyse basiert auf folgenden Überlegungen: nachts ist der Verkehrsfluss nicht beeinträchtigt, entsprechend wird so schnell gefahren, wie es die Signalisation und die äusseren Umstände erlauben. Bei beeinträchtigtem Verkehrsfluss (namentlich zu Spitzenstunden) wird langsamer gefahren. Entsprechend geben (prozentuale) Differenzen zwischen der Geschwindigkeit einer Nachtstunde und der Geschwindigkeit einer Spitzenstunde (oder einer anderen beeinträchtigten Tageszeit) einen Hinweis auf einen beeinträchtigten Verkehrsfluss.

Tritt dies sowohl zur Morgen- als auch zur Abendspitzenstunde auf, wird von einer Beeinträchtigung des Verkehrsflusses ausgegangen.

Für eine geeignete Auswertung werden die richtungsabhängig vorliegenden Analyse-Resultate auf einzelne Knoten heruntergebrochen. Fachlicher Hintergrund dieser Auswertung ist, dass der Ursprung einer Verkehrsflussbeeinträchtigung nicht auf offener Strecke, sondern an Knoten und Verzweigungen gründet. Die Knoten werden verkehrstechnisch plausibilisiert und jene Örtlichkeiten, die potentiell eine Stautelle auf der Kantonsstrasse sein könnten, werden in den Verkehrsflussbericht aufgenommen (vgl. Anhang 3) und sofern noch nicht vorhanden, die Verkehrsqualität bestimmt.

1.5. Zuständige Stellen

Eine möglichst «staufreie» bzw. verträgliche Verkehrsabwicklung basierend auf der bestehenden Strasseninfrastruktur anzubieten, stellt aufgrund des zunehmenden Verkehrsaufkommens (IV und ÖV) sowie der erhöhten Anforderungen an die Sicherheit, den Lärm- und den Umweltschutz eine grosse Herausforderung dar. Da der Verkehr und die ihn beeinflussenden Faktoren sehr komplex und facettenreich sind und die Verantwortung beim Strassen- und Schienenverkehr zunehmend auf verschiedenen Ebenen (Bund, Kanton sowie teilweise Gemeinden) liegt, bedarf es zudem zahlreicher Fachabteilungen, die bei der Planung und Realisierung von Optimierungsmassnahmen involviert sind. Nachfolgend sind die Wichtigsten, welche v. a. für den vorliegenden Bericht relevant sind, aufgeführt.

Dazu gehört – sozusagen federführend – das Tiefbauamt (TBA) mit folgenden Fachbereichen:

- Gesamtverkehrsplanung (GV) (strategische, planerische Ebene)
- Verkehrstechnik (VT) (punktuelle, technische, kleinräumige Ebene)
- Projektmanagement (PM) (Projektierungs- und Realisierungsebene)

Aber auch die Mitarbeit weiterer Stellen wie:

- Abteilung ÖV (ARP) BUD
(Planung des Systems öffentlicher Verkehr, dessen Angebot und Infrastruktur)
- Polizei Basel-Landschaft
(Ausnahmestände wie Baustellen, Unfälle, Grossanlässe)
- Bundesamt für Strassen (ASTRA)
(Bewirtschaftung der Nationalstrassen/Anschlüsse)
- Task-Force Anti-Stau (TFAS)
(Sicherstellung Mitwirkung der Verkehrs- und Wirtschaftsverbände)

2. Grundlagen

2.1. Strassennetz Kanton BL

Nachfolgende Abbildung 1 zeigt das Strassennetz BL, unterteilt in sechs Strassenkategorien sowie die sechs funktionalen Handlungsräume (gemäss kantonalem Richtplan – KRIP). Die Struktur des Strassennetzes ist im Strassengesetz BL beschrieben. Dieses unterscheidet zwischen National-, Kantons- und Gemeindestrassen, wobei die Kantonsstrassen ihrerseits in Hochleistungsstrassen, Hauptverkehrsstrassen und übrige Kantonsstrassen unterteilt werden. Auch bei den Nationalstrassen gibt es im Kanton Baselland zwei unterschiedliche Kategorien. Diese werden in Hochleistungsstrassen und Hauptverkehrsstrassen unterteilt.

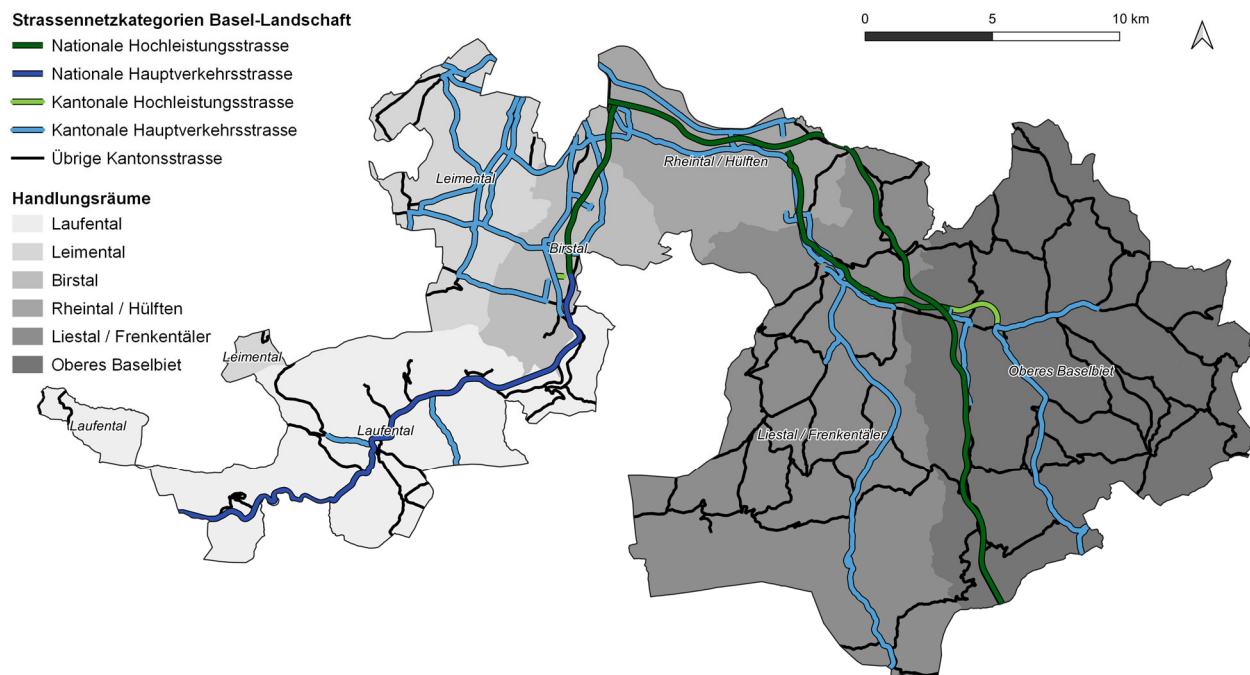


Abbildung 1: Übersicht der National- und Kantonsstrassen sowie Handlungsräume BL

Das Strassengesetz des Kantons Basellandschaft beschreibt die Funktionen der Kantonsstrassen wie folgt: „Die Hochleistungsstrassen dienen vorwiegend dem überregionalen Durchgangsverkehr; sie stellen die Verbindung mit Nationalstrassen oder wichtigen Strassen des benachbarten Auslandes und der angrenzenden Kantone her. Die Hauptverkehrsstrassen nehmen vorwiegend den regionalen Verkehr auf; sie stellen in der Regel die Verbindung zu Nationalstrassen oder kantonalen Hochleistungsstrassen her. Die übrigen Kantonsstrassen verbinden einzelne Ortschaften untereinander; sie stellen in der Regel die Verbindung zu den kantonalen Hauptverkehrsstrassen her.“ Diese Funktionsdefinition bzw. die daraus resultierende Verkehrsbelastung bestimmt unter anderem die erforderlichen Leistungsfähigkeiten und damit die notwendigen Ausbaustandards der Strassen.

Der Kanton BL ist für über 400 Kilometer Kantonsstrassennetz verantwortlich. Neben den Kantonsstrassen verlaufen auch vier übergeordnete nationale Hochleistungsstrassen (A2, A3, A18, A22), sowie eine nationale Hauptverkehrsstrasse (N18), die in der Verantwortung des ASTRA stehen, durch den Kanton. Als Folge der Zustimmung zum NAF (Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds) im Februar 2017 wurde der neue Netzbeschluss per 1. Januar 2020 in Kraft gesetzt. Deshalb sind seit 2020 auch die beiden Hochleistungsstrassen A22 und A18 sowie die N18 (vom Anschluss Angenstein in Duggingen bis zur Kantonsgrenze BL/JU) in der ausschliesslichen Kompetenz und Verantwortung des Bundes.

Anhand der funktionalen Handlungsräume gemäss Raumkonzept BL (noch nicht rechtskräftige Richtplananpassung) lassen sich die wesentlichen Charakteristika des Strassennetzes BL wie folgt beschreiben:

In den ländlichen Räumen des **oberen Baselbiets** hat der MIV eine besonders zentrale Bedeutung. Die übergeordneten Strassen sind, den topographischen Gegebenheiten folgend, hauptsächlich entlang der Talachsen angeordnet. Verknüpfungspunkte mit anderen Verkehrsarten finden sich vornehmlich in den Zentren. Die

ebenfalls durch den Handlungsraum verlaufende A2 leistet auch einen gewissen Erschliessungsbeitrag, ihre Hauptfunktionalität ist jedoch auf den Transitverkehr ausgerichtet.

Ähnlich stellt sich die Lage für die südlichen Teile des Raums **Liestal / Frenkentäler** dar. Dieser verfügt im nördlichen Bereich zusätzlich über eine «eigene» Hochleistungsstrasse (A22), welche mit dem umgebenden Kantonsstrassennetz verknüpft ist.

Der Raum **Rheintal-Hölften** bildet ein Scharnier zwischen dem oberen und dem unteren Kantonsteil. Das Strassennetz wird geprägt von den Nationalstrassen (A2/A3) und zwei parallel verlaufenden Kantonsstrassenachsen in Ost-West-Richtung. Die dichten Nutzungen im Handlungsraum selbst, die angesprochene Scharnierfunktion sowie grossräumige Verkehrsströme erzeugen eine sehr hohe Nachfrage nach Strassenkapazität.

Das Strassennetz im **Birstal** ist massgeblich von der A18 geprägt. Westlich sowie östlich der A18 verläuft neben deren Zubringern jeweils eine Kantonsstrasse durch die Siedlungsgebiete.

In der Verbindung des Birstals mit dem **Leimental** sowie in diesem selbst spielen – aufgrund von Topographie und Siedlungsstruktur – radial verlaufende Verkehrsströme eine grössere Rolle als in anderen Kantonsteilen. Besondere Herausforderungen stellen sich an ihren Schnittstellen mit den tangentialen Achsen – das sind im Leimental vor allem die beiden parallel verlaufenden Kantonsstrassen zwischen Therwil und Basel, da keine Hochleistungsstrasse vorhanden ist.

Im **Laufental** ist die zentrale Rolle der Talachse (N18) besonders ausgeprägt. Diese stellt die einzige Hauptstrassenverbindung an den übrigen Kanton dar und hat auch innerhalb des Laufentals eine bedeutende Erschliessungswirkung. Die weiteren Kantonsstrassen übernehmen die Anbindung an diese Hauptachse und stellen teils untergeordnete Verbindungen zu Nachbar-Gebietskörperschaften dar.

2.2. Entwicklung von Einflussfaktoren auf den Verkehrsfluss

Der Verkehrsfluss bzw. die Qualität des sich auf den Strassen bewegendem Verkehr kann nicht isoliert betrachtet werden, sondern ist Teil eines Systems, das durch diverse Faktoren mehr oder weniger direkt beeinflusst wird.

2.2.1. Entwicklung Bevölkerung und Fahrzeugbestand in BL

In nachstehender Tabelle 2 sowie in Abbildung 2 sind zwei Einflussgrössen, die unter anderem das Verkehrsgeschehen stark prägen, aufgelistet und grafisch dargestellt. Dies sind zum einen die Zahl der Bevölkerung und zum anderen jene der Motorfahrzeuge³. In der untersten Zeile des betreffenden Tabellenteils (Entwicklung Bevölkerung und Motorfahrzeuge) ist aus den beiden letzteren zusätzlich der Motorisierungsgrad (Motorfahrzeugbestand pro 100 Einwohnerinnen und Einwohner) des Kantons als Vergleichswert ausgewiesen. Die Motorfahrzeugkontrolle Basel-Landschaft hat im Jahr 2020 die Kategorisierung der registrierten Fahrzeuge geändert. Die Fahrzeugzusammensetzung der Vorjahre kann somit nicht mehr identisch reproduziert werden. Dies führt beim Motorfahrzeugbestand wie auch beim Motorfahrzeugbestand pro 100 Einwohnerinnen und Einwohner ab diesem Bericht für die gesamte Zeitreihe (2000 – 2021) zu veränderten absoluten und relativen Werten.

In den vier Spalten rechts werden ausgewählte Jahresperioden (5- bzw. 3-Jahres-Abschnitte) miteinander prozentual verglichen.

Bemerkungen zu Tabelle 2:

- Zwecks Übersichtlichkeit beinhaltet die Tabelle lediglich periodisch ausgewählte Jahre. In der Grafik (Abbildung 2) sind die Jahre 2000 bis 2023 wiedergegeben. Die 5-Jahres-Schritte sind mit violetter Farbe in den Tabellenspalten und in der Grafik mittels der Füllung der Symbole hervorgehoben.
- Bei der Angabe des Mfz-Bestands hat die Motorfahrzeugkontrolle bis 2005 jeweils den höchsten Monatswert und ab 2006 jeweils den Bestand per Ende September ausgewertet.
- Bei der Angabe des Mfz-Bestands hat die Motorfahrzeugkontrolle für 2022 die Erhebungsmethodik geändert und neu nach anderen Fahrzeugtypen ausgewertet. Um dies zu reproduzieren, mussten auch die vorherigen Werte ab dem Jahr 2000 angepasst werden. Es kommt somit zu leichten Abweichungen im Vergleich zu den in den Vorjahren publizierten Zahlen.

³ Als Motorfahrzeugbestand werden alle registrierten Fahrzeuge abzüglich Anhänger summiert.

	Entwicklung Einwohner und Motorfahrzeuge in BL													2005	2010	2015	2020
	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023		zu 2000	zu 2005	zu 2010	zu 2015
Einwohner (per Ende Sep.)	262'200	267'907	275'311	284'165	286'416	288'036	289'174	290'272	291'919	293'934	297'898	300'951		+2.2%	+2.8%	+3.2%	+2.7%
Veränderung zum Vorjahr in %	—	—	—	+0.7%	+0.8%	+0.6%	+0.4%	+0.4%	+0.6%	+0.7%	+1.3%	+1.0%					
Mfz-Bestand (per Ende Sep.)	154'863	165'578	174'696	185'308	187'996	189'779	190'676	192'405	198'442	201'522	202'805	204'697		+6.9%	+5.5%	+6.1%	+7.1%
Veränderung zum Vorjahr in %	—	—	—	+1.9%	+1.5%	+0.9%	+0.5%	+0.9%	+3.1%	+1.6%	+0.6%	+0.9%					
Mfz-Bestand pro 100 Einwohner	59.1	61.8	63.5	65.2	65.6	65.9	65.9	66.3	68.0	68.6	68.1	68.0		+4.6%	+2.7%	+2.8%	+4.2%

	Entwicklung Beschäftigte in BL													2005	2010	2015	2020
	2000	2005 ¹⁾	2010 ¹⁾	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023		zu 2000	zu 2005	zu 2010	zu 2015
Beschäftigte (per Ende Sep.)		134'000	143'000	148'266	148'163	149'276	150'886	152'274	152'441	155'142	2)	2)		+6.7%	+3.7%	+2.8%	
1) Zahlen wurden rückwirkend geschätzt / 2) Zahlen bis Redaktionsschluss noch nicht publiziert																	
														Quelle: Statistisches Amt / Mfz-Bestand: Motorfahrzeugkontrolle			

Tabelle 2: Tabellarische Darstellung der Entwicklung Einwohnerinnen und Einwohner, Motorfahrzeuge und Beschäftigte in BL

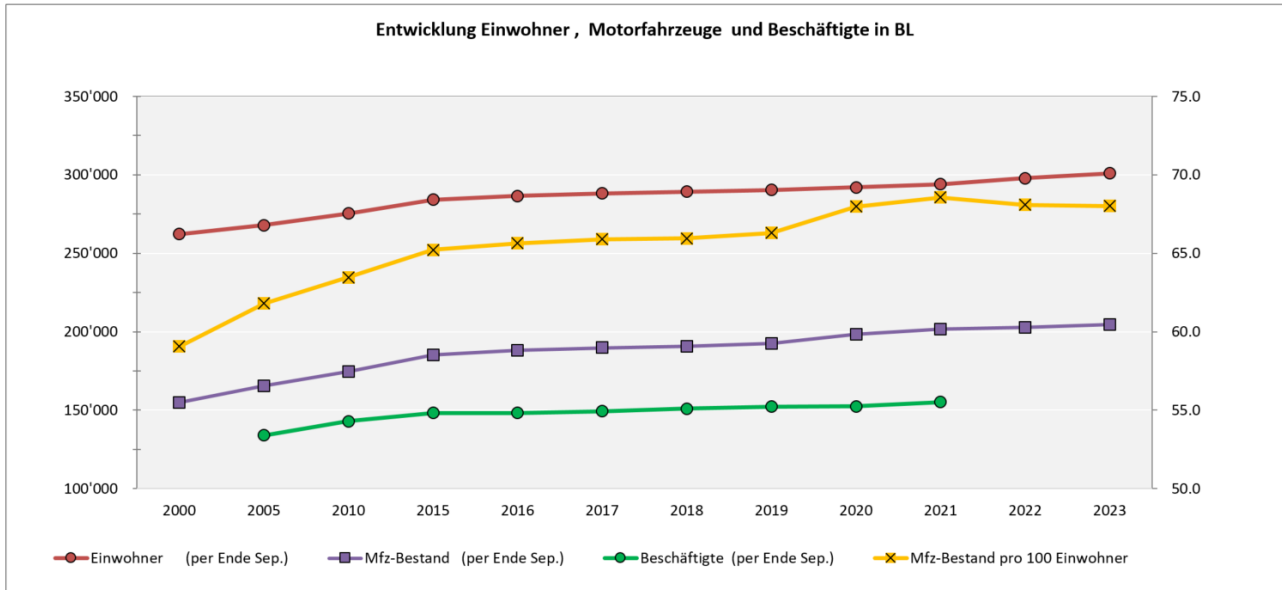


Abbildung 2: Entwicklung Bevölkerung, Motorfahrzeuge und Beschäftigte in BL grafisch dargestellt

Basierend auf den oben aufgeführten Angaben ist ersichtlich, dass die Bevölkerung im Kanton BL seit 2000 kontinuierlich zugenommen hat. Auch der Motorfahrzeugbestand⁴ stieg an. Diese generelle Zunahme der Bevölkerung ist auch für das Jahr 2023 ersichtlich. Der Motorisierungsgrad (Motorfahrzeugbestand pro 100 Einwohnerinnen und Einwohner) nahm zwischen 2000 und 2005 stark zu (6.7 Prozent), seit 2005 lag die Zunahme innerhalb der fünf Jahresschritte zwischen 2.1 und 2.5 Prozent. Im Jahr 2022 nahm der Motorisierungsgrad erstmals in diesem Jahrtausend ab.

2.2.2. Entwicklung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs

Ein weiterer Aspekt zur Beschreibung der Ausgangslage ist das gemessene Verkehrsaufkommen. Dabei ist zu bedenken, dass dieses einerseits durch die Nachfrage und andererseits durch das Angebot (Kapazität) beeinflusst wird. Die Betrachtung der Verkehrsentwicklung an ausgewählten Zählstellen im gesamten Kanton zeigt, dass sich das MIV-Aufkommen nicht flächendeckend einheitlich linear zur Entwicklung der Einwohnerzahl, der Beschäftigten oder des Motorfahrzeugbestandes verhalten hat. Vielmehr sind deutliche lokale Unterschiede auszumachen.

⁴ Quelle: [Mfk Basel-Landschaft](#)

Tabelle 3 enthält Angaben zum durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) auf den Autobahnen und Autostrassen im Kantonsgebiet.

Zählstelle		Entwicklung des DTV (Mfz/24h)												
AUTOBAHNEN UND AUTOSTRASSEN		Nr.	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
* A2, Hagnau Ost (MuttENZ)	[Nr. 81]	1102	101'300	119'089	126'225	131'969	---	130'852	129'490	129'306	114'051	122'161	130'171	130'052
* A2, Belchen (Tunnel Oberburg)	[Nr. 33]	6401	39'800	45'540	49'850	56'235	---	58'920	59'469	---	---	53'412	59'934	---
* A3, Rheinfelden (AG)	[Nr. 102]	**	44'200	52'125	60'256	66'466	66'968	---	66'992	---	---	58'831	62'803	---
* A22, Füllinsdorf (Wölfer)	[Nr. 773]	2101	---	---	---	34'614	35'133	35'314	35'100	35'980	---	---	36'263	36'939
A22, Tunnel Chienberg		5103	---	---	14'148	16'447	16'087	16'078	16'230	16'358	15'114	16'383	16'744	16'628
* A18, Umfahrung Aesch		0102	17'600	19'598	20'563	21'802	21'583	22'060	22'112	22'308	20'777	---	---	23'083
* DTV-Werte vom ASTRA inkl. [Nr.] der ASTRA Zählstelle														
** keine kantonale Zählstellen-Nr.														
Quelle: Tiefbauamt Basel-Landschaft + ASTRA														

* DTV-Werte vom ASTRA inkl. [Nr.] der ASTRA Zählstelle

Quelle: Tiefbauamt Basel-Landschaft + ASTRA

** keine kantonale Zählstellen-Nr.

Tabelle 3: Entwicklung des DTV 2000-2023 der Zählstellen auf Autobahnen / -strassen in BL

Anhand der Zählstellen zeigt sich bis etwa 2015 ein deutliches Wachstum des Verkehrsaufkommens auf den Hochleistungsstrassen, welches in den letzten Jahren tendenziell abflacht. Es ist offen, wie sehr diese Trendentwicklung davon geprägt wird, dass die Verkehrsmenge auf den Hochleistungsstrassen in den Spitzenzeiten vielfach die Kapazitätsgrenze erreicht und deshalb teilweise ein Ausweichen auf das untergeordnete Strassennetz stattfindet. Jedenfalls ist dem Verkehrsfluss auf den Hochleistungsstrassen besondere Beachtung zu schenken. Entsprechende Massnahmen werden in Kapitel 3 beschrieben. Kapazitätsengpässe auf den Hochleistungsstrassen führen zu Ausweichverkehr auf untergeordnete Achsen, was wiederum eine Verschlechterung des Verkehrsflusses auf ebendiesen bedeutet und zu unerwünschten Belastungen der unmittelbar angrenzenden Gebiete (z. B. Siedlungen) führt.

Auf dem übrigen Netz sind die Entwicklungen uneinheitlich: So ist insbesondere auf radialen Achsen teilweise eine Stagnation oder sogar eine leichte Rückläufigkeit des Verkehrsaufkommens zu beobachten.

Weil sich auf dem Kantonsstrassennetz vielfach regionale Trends sowie Auswirkungen lokaler Entwicklungen wie länger dauernde Baustellen, Sperrungen, Umleitungen, Neu- und Umbauten im Strassennetz, aber auch punktuell intensive Siedlungsentwicklungen wie z. B. Quartierpläne oder Neubauten von Grossfirmen überlagern, sind diesbezüglich gesicherte Aussagen nur bedingt möglich.

Weitere Informationen und Zahlen zu Verkehrserhebungen auf dem kantonalen Strassennetz sind auf der TBA-Homepage⁵ zu finden. Angaben zu den eidgenössischen Zählstellen sind auf der Homepage des ASTRA⁶ publiziert.

2.2.3. Prognostizierte Entwicklung

Um proaktives Handeln zu ermöglichen, muss der Blick nicht nur auf die bisherigen und gegenwärtigen Entwicklungen, sondern auch auf die Zukunft gerichtet werden. Wichtigstes Werkzeug hierzu auf gesamtkantonal- sowie auf Agglomerations-Ebene ist das Gesamtverkehrsmodell Region Basel (GVM). Dieses bildet das Verkehrsgeschehen bzw. das Mobilitätsverhalten in der Region Basel ab, basierend auf generalisierten Inputdaten und Annahmen. Darauf aufbauend ermöglicht das GVM, Prognosen zu künftigen Zuständen in Form von Szenarien abzubilden.

⁵ vgl. Link: [TBA-Homepage > Statistik](#)

⁶ vgl. Link: [Homepage ASTRA](#)

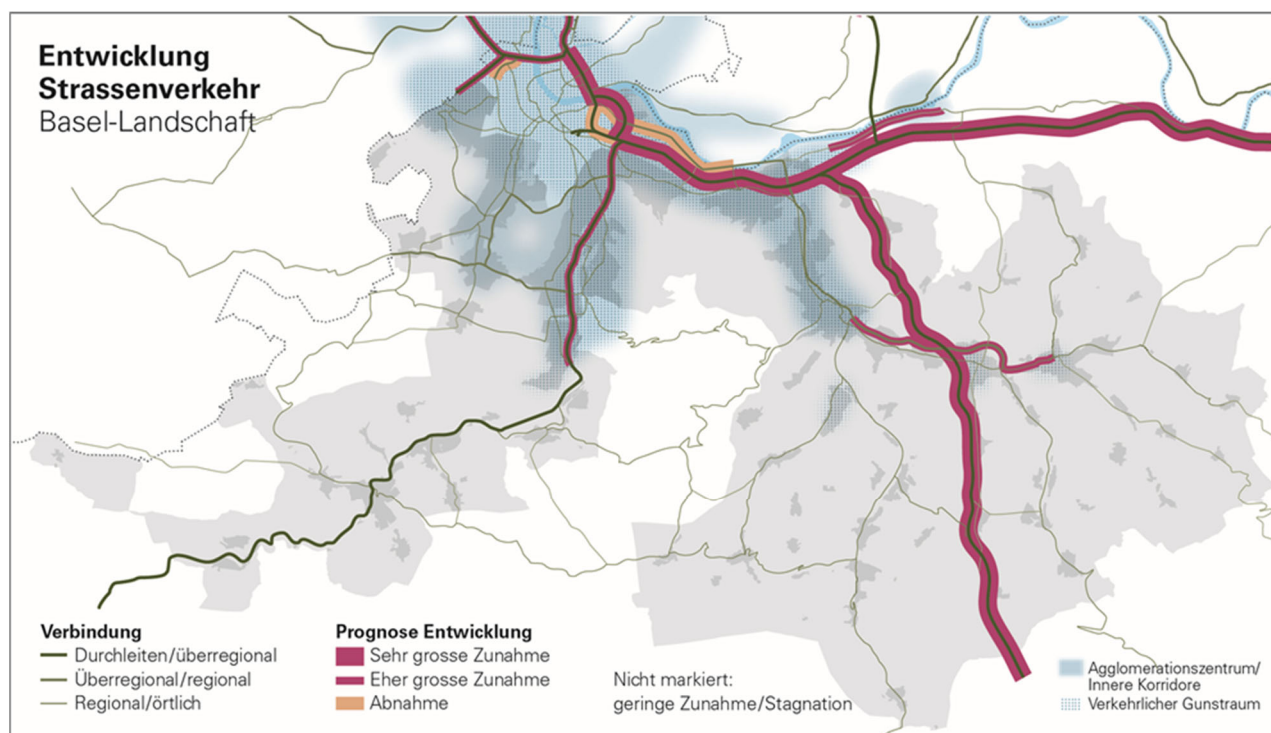


Abbildung 5: Verkehrsentwicklung auf dem Strassennetz mit seiner Verbindungsbedeutung für einen Prognosehorizont 2040
(Grafik: Hahn+Zimmermann)

Insgesamt lassen die Untersuchungen ein deutliches Nachfragewachstum auf den Hochleistungsstrassen erwarten. Auf Kantonsstrassen wird lediglich auf einigen spezifischen Abschnitten eine eher grosse Zunahme der Nachfrage erwartet. Bei grossen Teilen des Kantonsstrassennetzes sind die erwarteten Nachfrageveränderungen von eher kleinem Ausmass. Grössere Rückgänge der Nachfrage werden nur für wenige Netzabschnitte prognostiziert, bei welchen auf Parallelachsen zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden.

Bei all diesen Betrachtungen ist zu beachten, dass auch zwischen dem ÖV und dem MIV sowie teils auch dem Veloverkehr eine starke Wechselwirkung – insbesondere beim Pendelverkehr – besteht. Ein starker Nachfrageüberhang bei einem System führt stets zu einem Wechsel hin zum anderen System, sofern dort noch Kapazitäten vorhanden sind und somit eine abschätzbare Fahrzeit erwartet werden kann.

2.3. Aktuelle Situation Verkehrsfluss und Handlungsbedarf

2.3.1. Auswertung

Für 41 Örtlichkeiten sind Verkehrsqualitätsbestimmungen erfolgt. Die Situation per Dezember 2023 sieht wie folgt aus (in Klammern die Veränderung gegenüber dem Vorjahr):

- | | | | |
|-------------------------------|-------|------------------------------|------|
| • 18 x Verkehrsqualitätsstufe | A/B/C | = genügend (grüne Punkte) | (+1) |
| • 8 x Verkehrsqualitätsstufe | D | = ausreichend (gelbe Punkte) | (±0) |
| • 11 x Verkehrsqualitätsstufe | D*/E | = mangelhaft (orange Punkte) | (±0) |
| • 6 x Verkehrsqualitätsstufe | F | = ungenügend (rote Punkte) | (+1) |

D* (zusätzliche Bewertung TBA-BL) = Knoten mit Busverkehr ohne Bevorzugung

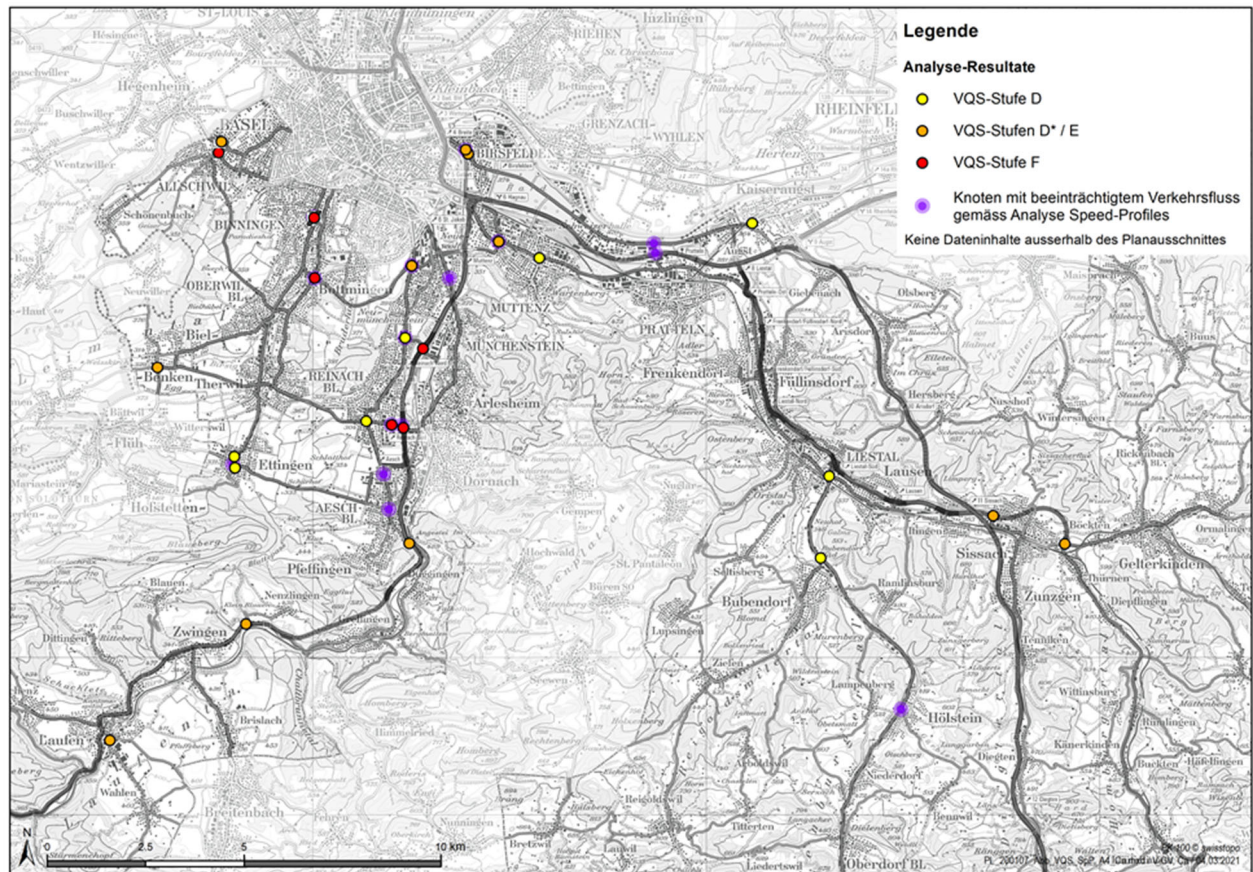
Neu erhoben wurden Binningen, Kreisel Kronenplatz (S43/VQS F) und Münchenstein, Kreisel Zollweiden (S44/VQS A).

Als zu erhebende Stauverdachtsstellen sollen auf Basis der Auswertung der Speed-Profiles sowie internen und externen Hinweisen folgende Örtlichkeiten eine VQS-Beurteilung erhalten:

- Hölstein, Hauptstr. / Bennwilerstr. (Einmündung) (S 42)

Detailliertere Informationen zu den einzelnen Örtlichkeiten (Ortsbezeichnung, Qualitätsstufen) sind in der Liste (Anhang 2) sowie im Übersichtsplan (Anhang 1) dargestellt.

Für eine grobe Übersicht sind nachfolgend (Abbildung 5) die mittels VQS-Erhebung sowie per Speed-Profiles ermittelten Knoten mit beeinträchtigtem Verkehrsfluss kartografisch aufgeführt.



2.3.2. Handlungsbedarf

Die Analyse der Speed-Profiles und der VQS-Erhebungen (Details siehe Kapitel 2.3.1 sowie Anhang 5) zeigt, dass Verkehrsflussprobleme auf Kantonsstrassen in den «inneren» Korridoren wesentlich häufiger auftreten als auf den ländlichen Entwicklungsachsen, wo keine massgeblichen Defizite zu verzeichnen sind. Gleichzeitig sind die inneren Korridore auch jene Bereiche, in denen das grösste Siedlungswachstum erwartet wird und erwünscht ist.

Besonderes Augenmerk ist auf jene Projekte zu legen, die den Verkehrsfluss an Knoten in den inneren Korridoren optimieren, da dies die zielführendsten Auswirkungen verspricht. Dies jedoch stets mit Blick darauf, dass die Stauwurzel nicht einfach auf den Nachbarsknoten bzw. die Nachbarsknoten verschoben wird, wodurch letztendlich kein Mehrwert geschaffen würde.

Durch die Analyse wird sichtbar, dass grossräumige Aussagen in Bezug auf den Verkehrsfluss nur von beschränkter Genauigkeit sein können. In Räumen mit Verkehrsflussproblemen sind bei Weitem nicht alle grösseren Knoten betroffen und umgekehrt können lokale Verhältnisse und Entwicklungen auch in grundsätzlich wenig belasteten Räumen zu Verkehrsfluss-Herausforderungen an spezifischen Knoten führen. Demzufolge ist eine Einzelfallbetrachtung unabdingbar, wie sie projektbezogen regelmässig erfolgt und in Kapitel 3.2 übersichtsmässig dargestellt ist.

Neben den Betrachtungen auf dem Kantonsstrassennetz ist die Situation auf den Nationalstrassen zwingend zu beachten. Insbesondere die Engpässe im Raum Osttangente / Hagnau bis Augst, die sich nicht zuletzt aus dem erheblichen Wachstum des Verkehrs ergeben. Überlastungen auf den Nationalstrassen führen fast immer zu Ausweichverkehr auf das untergeordnete Netz. Da dieses untergeordnete Strassennetz bereits selbst

stark ausgelastet ist, können daraus weitere unerwünschte Nebeneffekte resultieren, wie ein weiteres Ausweichen über untergeordnete, siedlungsorientierte Strassen und damit eine zusätzliche Belastung der dortigen Wohnbevölkerung oder auch der Erholungsgebiete. Dieser «Schneeballeffekt» macht deutlich, weshalb Massnahmen auf den Hochleistungsstrassen besonders dringlich und daher zeitnah voranzutreiben sind (vgl. Kapitel 3).

3. Massnahmen auf den Hochleistungsstrassen

Die Hochleistungsstrassen bilden mit den Autobahnen und Autostrassen die höchste Strassenkategorie. Der Zweck dieser Strassen ist das Durchleiten von internationalem bis regionalem Verkehr. Priorität hat eine hohe Leistung und Sicherheit bei grossen Geschwindigkeiten. Können die Hochleistungsstrassen diese Funktion nicht mehr wahrnehmen, weicht auch der Transitverkehr auf das untergeordnete, regionale und lokale Strassennetz aus. Die Hauptverkehrsstrassen und Nebenstrassen vermögen in der Regel diesen zweckfremden Verkehr nicht aufzunehmen und es kommt auch auf dem untergeordneten Strassennetz zu Verkehrsüberlastungen und Stau.

Die Hochleistungsstrassen sind grösstenteils in Hoheit des Bundesamtes für Strassen (ASTRA), welches die Strassen im Auftrag der Schweizerischen Eidgenossenschaft baut, betreibt und unterhält. Im Kanton Basel-Landschaft ist einzig der Chienbertunnel in kantonaler Hoheit.

Die Hochleistungsstrassen sind für den Verkehrsfluss von entscheidender Bedeutung. Die Verkehrsmanagement-Massnahmen werden vom ASTRA geplant und umgesetzt. Neben den kantonseigenen Massnahmen auf den Haupt- und Nebenstrassen (siehe Kapitel 4.2) ist ein verstärkter Einsatz für die Realisierung der Bundesprojekte (siehe Kapitel 3 und 4.1) unabdingbar. Ohne sie besteht die Gefahr, dass das umliegende Kantonsstrassennetz durch ausweichenden Verkehr überlastet wird bzw. sämtliche Bemühungen auf dem umliegenden Kantonsstrassennetz durch ausweichenden Verkehr zunichtegemacht werden.

Oft haben jedoch auch die Zubringerstrassen einen grossen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit der Hochleistungsstrassen. Zubringerstrassen sind Hauptverkehrsstrassen, welche in Kapitel 4 beschrieben werden.

Zu den wichtigsten Massnahmen gehört die Korridorstudie A18 / H18 des ASTRA. Die verkehrsflussrelevanten Massnahmen sind in den Tabellen 4 und 5 aufgelistet.

3.1. Betriebliche Massnahmen auf den Hochleistungsstrassen

Der Bau von neuen oder der Ausbau von bestehenden Autobahnen und Autostrassen dauert in der Regel Dekaden zwischen Projektauftrag und Inbetriebnahme. Aus diesem Grund werden auf dem Hochleistungsstrassennetz parallel zu den infrastrukturellen Massnahmen auch betriebliche Massnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit geplant. Betriebliche Massnahmen können in der Regel deutlich schneller und oft auch kostengünstiger umgesetzt werden. Betriebliche Massnahmen maximieren die Leistungsfähigkeit auf der bestehenden Infrastruktur. Zu den wichtigsten Massnahmen gehören die Pannenstreifenumnutzung (PUN), die Geschwindigkeitsharmonisierung und Gefahrenwarnung (GHGW) sowie die Rampendosierung.

Pannenstreifenumnutzung (PUN): Heutige Fahrzeuge haben immer seltener eine Panne. Dadurch wurde der Pannenstreifen zu einer oft ungenutzten Verkehrsfläche. Mit der Pannenstreifenumnutzung kann der Pannenstreifen als zusätzlich Fahrspur genutzt werden, wenn er nicht durch ein Pannenfahrzeug belegt ist. In der Regel wird dies mittels Fahrstreifenlichtsignalssystem (FLS) bewirtschaftet.

Geschwindigkeitsharmonisierung und Gefahrenwarnung (GHGW): Die Leistung der Hochleistungsstrassen kann erhöht werden, wenn alle Fahrzeuge etwa gleich schnell fahren. Der maximale Durchfluss wird auf Autobahnen bei ca. 80 km/h erreicht. Je nach Infrastruktur, wie Ein- und Ausfahrten, Fahrstreifenbreiten und Kurven, kann die optimale Geschwindigkeit auch noch etwas tiefer liegen. Mittels dynamischer Wechselsignalisationen kann die Geschwindigkeit so angepasst werden, dass ein besserer Verkehrsfluss und dadurch im Idealfall kein Stau entsteht. Die dynamische Wechselsignalisation kann auch zur Gefahrenwarnung wie Stauende oder Unfall- und Pannenfahrzeuge verwendet werden.

Rampenbewirtschaftung: Bei vielen Autobahneinfahrten in der Agglomeration ist eine Lichtsignalanlage vorgelagert. Durch die Rot-/Grünphasen nähert sich der Verkehr auf der Einfahrt gedrängt der Stammlinie. Es kommt aber auch zu Lücken im Zufluss. Diese unregelmässigen Verkehrsmengen übertragen sich auf die Stammlinie, was bei starker Verkehrsbelastung oft zu Stau führt. Mit der Rampenbewirtschaftung wird der Zufluss verstetigt, in dem der Pulk einer Grünphase aufgeteilt wird. Die Bewirtschaftung dient nicht einer Beschränkung des Zuflusses. Das ASTRA prüft solche Massnahmen auch in der Agglomeration Basel.

3.2. Infrastrukturelle Massnahmen auf den Hochleistungsstrassen

Nachfolgend (Tabelle 4) sind die für den Verkehrsfluss im Kanton Basel-Landschaft besonders relevanten Bauprojekte auf Hochleistungsstrassen aufgeführt. Da fast das gesamte Hochleistungsstrassennetz in Eigentum des Bundes ist, liegt die Planungshoheit beim ASTRA. Der Kanton ist bei der Planung dieser Projekte jedoch miteinbezogen.

Der Kanton muss in diesem Sinne auf verschiedenen Ebenen aktiv sein, um seine Interessen einzubringen: Einerseits sind politische Weichenstellungen erforderlich und andererseits muss die kantonale Sicht auch auf technischer Ebene in den Gremien der einzelnen Projekte eingebracht werden.

Analog ist die Situation bei der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs; so ist z.B. auch die Realisierung des Herzstücks eine Bundesaufgabe und für die Bewältigung des zusätzlich erwarteten Verkehrsaufkommens elementar.

Die Tabelle dieses Kapitels entspricht überdies der Vorgabe von § 43e «Entwicklungsprogramm zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes» (Absatz 5) des Strassengesetzes, in welchem gefordert wird, dass der Regierungsrat über die getroffenen Massnahmen zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes informiert.

Hinweise zu Tabellen 4, 5 und 6:

- Spalte Stand: Bei Veränderungen wird der Stand des Vorjahres in Klammern und durchgestrichen dargestellt z. B. ~~(Vorprojekt)~~. Projekte / Einzelmassnahmen, welche im Berichtsjahr fertiggestellt worden sind, enthalten die Bezeichnung «realisiert» und werden im Folgejahr nicht mehr aufgeführt.
- Spalte Wirkung: Falls vorhanden, werden von der Wirkung zusätzlich profitierende Knoten mit beeinträchtigtem Verkehrsfluss mittels Nummerierung aufgeführt z. B. Auswirkung auf S2, SP8.
- Bereits realisierte (daraufhin gestrichene) Projekte sind in Tabelle 9 (Anhang 6) zwecks Nachvollziehbarkeit aufgeführt.
- Bei den Agglomerationsprogramm-Projekten ist jeweils die entsprechende Projektnummer aus dem Agglomerationsprogramm angegeben. Es sind bewusst nur diejenigen Projekte / Nummern angegeben, welche bewilligt sind, sprich eine gesicherte Finanzierung haben, das heisst jene aus den A-Listen (Beispiel: A1, M3 bedeutet Agglomerationsprogramm 1. Generation, Massnahme 3). Die Massnahmen mit der Bezeichnung «[A4]» wurden im Juni 2021 im Rahmen des Agglomerationsprogramms 4. Generation eingereicht. Weitere allgemeine Informationen unter: www.aggloprogramm.org

Nr.	Strasse, Objekt	Massnahme	Wirkung	Stand
Hochleistungsstrassen (Nationalstrasse 1. und 2. Klasse) des ASTRA				
P1	A2 / A3 Pratteln - Rheinfelden West Pannestreifenum- nutzung (PUN)	PUN für die Abschnitte Einfahrt Pratteln – Verzweigung Augst (Fahrtrichtung Chiasso) und Verzweigung Augst - Anschluss Rhein- felden West (beide Fahrtrichtungen). Siehe ASTRA-Projekt PUN	Die bestehenden Kapazitäts- engpässe in den Verkehrsspit- zen verringern sowie den Ver- kehrsfluss optimieren. Positive Auswirkungen auf die Örtlichkeiten S7, S31.	Bauftrag erteilt, Realisierung im Jahr 2023 geplant Abgeschlossen, September 2023
P2	A2 / A3 (BL / BS) Rheintunnel	Neue Tunnelverbindung zwischen Birsfel- den und der Nordtangente / Verzweigung Wiese. Der neue Rheintunnel ist beim Zu- bringer Birsfelden angeschlossen, wo die Strasse in einen Tunnel führt. Die Anbin- dung im Norden erfolgt bei der heutigen Ausfahrt Klybeck und der Rampenbrücke Wiese.	Die bestehende Nationalstrasse wird vom Verkehr von und nach Frankreich sowie Basel Kan- nenfeld und Allschwil entlastet. Die Funktionsfähigkeit des Na- tionalstrassennetzes wird so auf diesem Abschnitt langfristig ge- währleistet. Entfaltet für BL volle Wirkung, sofern auch 8-Spur- Ausbau Hagnau-Augst realisiert wird. Entlastung der Örtlichkeiten S7, S10, S11, S12/SP15, S27/SP11, S28, S31, SP12 und SP13.	Vom Bundesrat genehmigtes Pro- jekt öffentliche Auflage Ausführungspro- jekt 2023 erfolgt frühestmöglicher Baubeginn 2029 frühestmögliche Inbetriebnahme 2040

P3	A2, Hagnau-Augst 8-Spurausbau	Zusätzlicher Fahrstreifen pro Richtung zwischen den Verzweigungen Hagnau und Augst.	Kapazitätssteigerung des bestehenden Netzes, um die Funktionsfähigkeit der Nationalstrasse und ihre Entlastungswirkung auf das untergeordnete Strassennetz aufrechterhalten zu können. Entlastung der Örtlichkeiten S7, S10, S11, S12/SP15, S27/SP11, S28, S31, SP12 und SP 13.	Im STEP zurzeit unter «weitere Ausbauschritte» frühestmöglicher Baubeginn 2034
P7	Aesch, A18 Anschluss Aesch «Vollanschluss Aesch» [A3, M1]	Der bestehende Halbanchluss wird mit einem Grosskreisel zu einem Vollanschluss ausgebaut. Der Kreisel nimmt sämtliche Ein- und Ausfahrten von und zur A18 auf. Siehe Projekt Vollanschluss Aesch	Ziele: – Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Anschluss Aesch, – Schaffen einer neuen Querverbindung zwischen dem Gewerbegebiet Aesch-Nord und dem östlich der A18 gelegenen Gebiet «Weiden», – Entlasten der Ortsdurchfahrt Aesch Entlastung der Örtlichkeiten S16, S32 / SP3 und S35 / SP4 sowie teilweise auch S34 / SP5.	Spätestens am 9.12.2019 erfolgt Inbetriebnahme 2023 vorgesehen. Realisiert Juli 2023
P9	Aesch/Dornach, «Zubringer Dornach» [A3, M2]	Direkte und hochwertige Anbindung des Wohn- und Gewerbeareals Aesch / Dornach «Öpfelsee» an die Hochleistungsstrasse A18 durch neue Strassenverbindung.	Hochwertiger Zugang zur Hochleistungsstrasse und Entlastung des Raums Dornachbrugg und der Örtlichkeiten S32 / SP3 und S35 / SP4.	Vorprojekt abgeschlossen Richtungsentscheid Linienführung soll bis Ende 2023 vorliegen Bau- und Finanzierungsreife kann nicht bis 2025 erreicht werden, weshalb entschieden wurde das Projekt aus dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation abzumelden.
P26	A2/A3 Hagnau– Rheinfelden Ost	Anpassung von Wechselwegweisern und statischen Signalen an die neue Verkehrsführung sowie Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knotens Rheinfelden Ost mit einer Lichtsignalanlage.	Die bestehenden Kapazitätsengpässe in den Verkehrsspitzen verringern sowie den Verkehrsfluss optimieren. Positive Auswirkungen auf die Örtlichkeiten S7, S10, S11, S12/SP15, S27/SP11, S28, S31, SP12 und SP13.	Umsetzung 2023 Realisiert März 2023
P27	A2 Sissach-Eptingen	Erneuerung der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) in den beiden Tunneln Ebenrain und Oberburg und auf offener Strecke. Instandsetzung des Deckbelages, der Entwässerungsleitungen und des Fahrzeurückhaltesystems.	Erhaltung der Kapazität der A2 während der Sanierung der bestehenden Strecke.	Realisierung zwischen 2022 und 2025

Tabelle 4: Projekte auf Hochleistungsstrasse mit Verkehrsfluss-Relevanz für BL

4. Massnahmen auf den Haupt- und Nebenstrassen

Auf den dargelegten Handlungsbedarf wird mit einer Reihe von Massnahmen reagiert, die je nach Umfang bis zu ihrer Wirkung unterschiedlich viel Zeit in Anspruch nehmen.

Ein typisches infrastrukturelles Projekt durchläuft (orientiert an Normen und Projektierungsrichtlinien) verschiedene Projektphasen. Auf die strategische Planung, in der die grundsätzlichen Lösungsansätze definiert werden, folgt die Phase der Vorstudien. Aufbauend auf deren Resultaten wird ein Vorprojekt erarbeitet, das in der nächsten Phase zum Bauprojekt weiterentwickelt wird. Es folgt das Ausführungsprojekt, das der Realisierung zugrunde liegt. Während bei kleineren Vorhaben einzelne Phasen innerhalb einiger Monate durchgeführt werden können, beanspruchen grössere Projekte teils mehrere Jahre pro Phase. Parallel zur bzw. im Wechsel mit der Planung und Projektierung sind eine oder mehrere Ausgabenbewilligungen einzuholen und die erforderlichen externen Leistungen auszuschreiben. Sowohl die einzelnen Bauprojekte als auch die notwendigen Beschaffungen sind mit jeweiligen Beschwerderisiken und entsprechender potentieller Verzögerung behaftet. Darüber hinaus erfordern grössere Projekte raumplanerische Grundlagen (z. B. Eintrag im kantonalen Richtplan) und Bewilligungsverfahren (inkl. Planaufgabe). In der Summe führen diese Verfahren, die die Berücksichtigung der gesellschaftlichen Ansprüche sicherstellen, dazu, dass ein Grossprojekt selbst im Idealfall kaum weniger als zehn Jahre für die Realisierung benötigt. Entsprechend ist eine ausgewogene Mischung aus Grossprojekten und kurzfristig realisierbaren Massnahmen erforderlich.

4.1. Massnahmen auf Haupt- und Nebenstrassen des Bundes

Bei den Haupt- und Nebenstrassen des Bundes handelt es sich im Kanton BL um die N18 als Nationalstrasse 3. Klasse sowie die Anschlüsse an das Hochleistungsstrassennetz. In der Regel liegt die Hoheit der Autobahnanschlüsse bis zum ersten leistungsfähigen Verkehrsknoten beim ASTRA.

Nr.	Gemeinde, Objekt	Massnahme	Wirkung	Stand
P5	Duggingen, Baselstr. / Hauptstr. / A18 Anschluss Angenstein (Kreuzung)	Sofortmassnahme (SOMA): Unterbindung Linkseinbiegen vom "BirsBrüggli" Richtung Laufental sowie breitere Auf- stellfläche (Lichttraumprofil) für die Linksabbieger von BS in Richtung "Brüggli". Längerfristige Massnahme: Prüfung Machbarkeit Muggen- bergtunnel	Verkehrsfluss am Knoten soll ver- bessert sowie auf die vor- und nach- gelagerten Knoten bzgl. Kapazität abgestimmt werden. Verbesserung aufgrund Kapazitäts- ausbaus für S16 sowie positiven Einfluss auf den Verkehrsfluss auf der H18.	Längerfristige Mass- nahmen in Arbeit Gemeinsames Vor- gehen gemäss Kor- ridorstudie N18 De- lémont - Hagnau
P10	Münchenstein, Anschluss Reinach- Nord	Umbau Knoten zu einer LSA	Durch die Knotenregelung mit einer LSA kann die VQS = F für den Linksabbieger von Basel in Richtung Arlesheim auf eine VQS = C verbes- sert werden, massgebende Verbes- serung für S26.	Machbarkeitsstudie wurde ans ASTRA übergeben
P28	A18 Muggenbergstunnel	Neue Tunnelverbindung zwi- schen dem Anschluss Grellin- gen und nördlich der Anbin- dung Angenstein.	Entlastung aufgrund der Tunnelum- fahrung des heute stark befahrenen A18 Abschnitts in Angenstein. Ver- besserung der Verkehrsverbindung des MIV zwischen Basel und dem Jura. Positive Auswirkungen auf die Ört- lichkeit S16.	Aufnahme des Pro- jektes in das strate- gische Entwick- lungsprogramm (STEP) für Natio- nalstrassen Gemeinsames Vor- gehen gemäss Kor- ridorstudie N18 De- lémont - Hagnau
P29	A18 Umfahrung Laufen- Zwingen	Mit der Umfahrung von Laufen und Zwingen ist eine grossräu- mige Umfahrung der Talge- meinden des Laufentals ge- plant. Sie ist als Hochleistungs- strasse mit niveaufreien An- schlüssen konzipiert und soll im Endzustand über drei An- schlüsse verfügen.	Entlastung und Zurückstufung des nachgelagerten Netzes, insbeson- dere des Zentrums von Laufen und Zwingen. Verbesserung der Ver- kehrsverbindung des MIV zwischen Basel und dem Jura. Positive Auswirkungen auf die Ört- lichkeit S19, S20, S21, S29.	Aufnahme des Pro- jektes in das strate- gische Entwick- lungsprogramm (STEP) für Natio- nalstrassen Gemeinsames Vor- gehen gemäss Kor- ridorstudie N18 De- lémont - Hagnau

Tabelle 5: Projekte auf Haupt- und Nebenstrassen des Bundes mit Verkehrsfluss-Relevanz für BL

4.2. Massnahmen auf Kantonsstrassen

Gemäss den «Standards Verkehrsinfrastruktur» (RRB Nr. 1385 vom 5. September 2007) ist der Aspekt Verkehrsfluss eines von drei Kriterien bei der technischen Priorisierung von grösseren Projekten. In terminlicher Hinsicht sind unter anderem die finanziellen und personellen Ressourcen massgebend.

In nachfolgender Tabelle (Tabelle 5) sind die laufenden kantonalen Projekte mit massgebender Relevanz für den Verkehrsfluss aufgelistet und in die jeweiligen regionalen Handlungsräume (gemäss kantonalem Richtplan) unterteilt. Aufgeführt werden nur jene Projekte, bei welchen die Massnahmen bereits konsolidiert und deren Wirkungen beurteilt sind. Den in Kapitel 2.3 dargestellten Erkenntnissen entsprechend liegen die Handlungsschwerpunkte im Birstal und im Leimental.

Nr.	Gemeinde, Objekt	Massnahme	Wirkung	Stand
Birstal				
Hauptverkehrsstrasse des Kantons Basel Landschaft				
P20	Aesch, Hauptstrasse «Betriebs- & Gestaltungskonzept Zentrum»	Separater Linksabbieger auf der Hauptstrasse in die Ettingerstrasse.	Kein Rückstau auf der Hauptstrasse aufgrund wartender Linksabbieger mehr. Entlastung der Örtlichkeit SP1.	Erarbeitung Testplanung von Betriebs- & Gestaltungskonzept ab 2024
P21	Münchenstein, Bruderholzstr. / Reinacherstr. (Kreisel MFP)	Echter Bypass Zufahrt Bruderholzstrasse Ost von der A18	Leistungsfähigere Erschliessung des Dreispitzareals sowie Kapazitätserhöhung der Örtlichkeit S25 / SP7.	(Kompatibilität mit anderen Projekten in Prüfung) Planung zusammen mit Veloroute
P22	Reinach, Bruggstr. / Dornacherstr. (Kreisel Dornachbrugg)	Unechter Bypass auf Zufahrt Bruggstrasse Richtung Aesch (Dornacherstrasse)	Leistungssteigerung auf der Bruggstr.; zudem können die Verkehrsteilnehmer auf der Dornacherstr. durch den unechten Bypass auf der Bruggstr. früher erkennen, ob in den Kreisel gefahren werden kann > Reduktion der Rückstaus auf beiden Strassenachsen. Besserer Abfluss bei der Örtlichkeit S35 / SP4.	(Erstellung Bauprojekt) (Geplante Inbetriebnahme 2025) Baubeginn 2025 Inbetriebnahme 2026
Sammelstrasse der Gemeinden Arlesheim und Münchenstein				
P25	Arlesheim & Münchenstein, Talstrasse	Abtausch der Talstrasse (Gemeindestrasse) mit der bestehenden Kantonsstrasse (Hauptstrasse - Baselstrasse - Birseckstrasse) Ausbau und Aufwertung der Strasse	Entlastung der bestehenden Kantonsstrassen (Hauptstrasse - Baselstrasse) und direkte Anbindung Gewerbegebiet an HLS	Abtausch vorgesehen ab 2028
Leimental				
Hauptverkehrsstrasse des Kantons Basel Landschaft				
P14	Allschwil, Baslerstr. / Binnergerstr. (Kreuzung)	Optimierungsmassnahmen in Prüfung, Knotenform noch offen.	Die Wirkung kann nach Festlegung der Knotenform beschrieben werden. Verbesserung für Örtlichkeit S3	Neues Vorprojekt 2024 geplant

Hauptverkehrsstrasse der Gemeinde Allschwil				
P16	Allschwil, Zubringer Bachgraben - Allschwil [A4]	Neubau Kantonsstrasse Bachgraben – Nordtangente	Leistungsfähige Erschliessung des Arbeitsplatzgebietes Bachgraben sowie allgemeine Entlastung des Strassennetzes in diesem Gebiet, insbesondere im Wohngebiet. Entlastung von S4 und S5.	(Erarbeitung Bauprojekt 2022-2024, geplante Realisierung 2032) geplante Realisierung ab 2031 Inbetriebnahme 2036

Rheintal / Hülften				
Hauptverkehrsstrasse des Kantons Basel Landschaft				
P32	Birsfelden, Neue Ortsdurchfahrt	Sanierung der Tramgleise und des Strassenbelags. Zeitgleiche Behebung von betrieblichen und gestalterischen Defiziten sowie Umsetzung der zukünftigen städtischen und verkehrstechnischen Anforderungen im Strassenraum.	Durch die Harmonisierung der Geschwindigkeiten zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln soll der Verkehrsfluss verstetigt werden. Auswirkungen auf die Örtlichkeit S10, S11, S12 und SP 15	Bauprojekt abgeschlossen und Auflage 2023 erfolgt. (Geplante Realisierung zwischen 2024 und 2027) geplante Realisierung 2025 - 2028
P33	Muttenz / Pratteln: Erneuerung Rheinfelder-/ Rheinstrasse	Umgestaltung der Achse, um die heutigen Funktionen der Strasse auch mit dem zukünftigen Verkehrszuwachs zu erfüllen. Umsetzung von Massnahmen für den Velo- und Busverkehr. Zudem soll die Knotenform am Knoten Auhafen geprüft werden.	Bei diesem Projekt soll für den Verkehrsfluss unter anderem die Funktionsfähigkeit der Rheinfelderstrasse/Rheinstrasse für den Verkehrszuwachs 2030 sichergestellt werden. Weitere Ziele sind die Verkürzung der Wartezeiten des einmündenden Verkehrs. Auswirkungen auf die Örtlichkeit S27, S28 und SP11.	Seit 2023 Erarbeitung Vorprojekt Realisierung frühestens ab 2027

Tabelle 6: Verkehrsflussrelevante kantonale Projekte

Neben diesen grösseren Bauprojekten bestehen auch mehrere Kleinprojekte, welche meist verkehrstechnischer Art sind, wie z.B. Grünzeitanpassungen der LSA, Busbuchten, Radstreifen und Radwege, Lichtraumprofilanpassungen usw. Diese Kleinprojekte sind in der Regel rasch umsetzbar, da sie kein Plangenehmigungsverfahren, weniger Raum (Landerwerbsverhandlungen), weniger Kosten (und damit keine separate Ausgabenbewilligung durch den Landrat) und weniger komplexe Projektierungsabläufe in Anspruch nehmen. Deren Wirkung setzt zwar meist gezielt an, ist jedoch kleiner bzw. punktueller und innert kürzerer Zeit wieder «konsumiert» (z. B. durch örtliche oder zeitliche Verlagerung von Fahrten).

5. Öffentlicher Verkehr

Der 9. Generelle Leistungsauftrag (9. GLA) für den öffentlichen Verkehr 2022–2025 wurde am 25. Mai 2021 vom Landrat beschlossen. Er sieht Angebotsverbesserungen in den Entwicklungsarealen, im grenzüberschreitenden Raum und beim Nachtnetz vor. Insbesondere für die Gebiete mittleres Ergolzthal, Birsstadt Nord und Bachgraben sowie für den Raum Pratteln sind dabei Angebotsoptimierungen angedacht.

Weiterentwicklung Birsstadt Nord

Die Entwicklungsschwerpunkte Hagnau und Polyfeld in Muttenz sowie Dreispitz in Münchenstein werden mit einem neuen Buskonzept besser erschlossen. Das Ziel ist es Verbindungen, die ein hohes Nachfragepotenzial aufweisen, zu stärken, während jene mit geringen Potenzialen reduziert oder aufgehoben werden. So soll das Angebot mit nur geringen Mehrkosten spürbar verbessert werden. Die Linie 47 Muttenz–Dreispitz–Bottmingen wurde dazu in den HVZ zum 7.5'-Takt verdichtet. Weiter wurde das Dreispitzareal über den Korridor Reinacherstrasse neu mit der Buslinie 37 erschlossen, welche bis ins Versorgungszentrum Gartenstadt statt nach Bottmingen geführt wird. Zudem wird die Linie 46 zur Entlastung der Linie 36 in den HVZ via St. Jakob bis Muttenz Bahnhof verlängert. Damit wird die Erreichbarkeit der FHNW von Kleinbasel und die Anbindung an die S-Bahn verbessert.

Weiterentwicklung Bachgraben–St. Johann

Im Gebiet Bachgraben wurden Ende 2021 grössere Bauvorhaben abgeschlossen. Zudem ist das Gebiet im ständigen Wandel und es werden zurzeit neue Arbeitsplätze angesiedelt. Deshalb wurde das Angebot der Linie 64 weiterentwickelt, indem die Linie in den HVZ bis Bahnhof St. Johann verlängert wurde. Dort bestehen Anschlüsse auf die Tramlinien 1 und 21 sowie an die Züge nach Mulhouse und Basel SBB.

Anpassung Nachtnetz an Tagesstrukturen

Das Nachtnetz in den Nächten Fr/Sa und Sa/So entsprach nicht mehr den heutigen Ansprüchen. Zudem waren einzelne Linien an der Kapazitätsgrenze, andere hingegen wiesen sehr geringe Fahrgastzahlen auf. Das Konzept wurde deshalb überarbeitet. Neu wurde das Nachtnetz den Tagesstrukturen angepasst und verschwindet als separates Netz. Der 60'-Takt wird vorerst beibehalten. Mit dieser Optimierung entstanden viele neue Nachtlinien, während andere gestrichen wurden.

Handlungsraum	Massnahme	Wirkung	Stand
Laufental	30'-Takt Fernverkehr Basel – Laufen – Biel (mittels Doppelspur Duggingen – Grellingen)	Entlastung der S-Bahn sowie potentielle Entlastung der N18	Beschlossen, Umsetzung läuft ab 2023 bis 2025
Rheintal / Ergolzthal	15'-Takt S-Bahn Basel – Liestal (mittels Wendegleis Bhf Liestal, Entflechtung Pratteln, Entflechtung MuttENZ und Ausbau Basel SBB)	Entlastung der S-Bahn sowie potentielle Entlastung der A2 / A3 und der parallelen Kantonsstrassen.	Beschlossen, Umsetzung per Dez. 2025 läuft
Birstal	15'-Takt S-Bahn Basel – Aesch (mittels Wendegleis Bhf Aesch)	Entlastung der S-Bahn sowie potentielle Entlastung der A18 und der parallelen Kantonsstrassen.	Beschlossen, Umsetzung bis 2029 vorgesehen.
Leimental	Express-Tram (mittels Doppelspur Binningen Spiesshöfli und Anpassung Tramhaltestellen)	Attraktivere Tram, potentielle Entlastung der parallelen Kantonsstrassen.	Beschlossen, Umsetzung bis 2029
Leimental / Allschwil	Die Tramlinie 8 soll von der heutigen Wendeschleife bei der Haltestelle Neuweilerstrasse bis zur Schulanlage Gartenhof in Allschwil verlängert werden.	Die Erschliessung des Entwicklungsgebiets der Gemeinde Allschwil wird so erheblich verbessert.	(Betriebs- und Gestaltungs-konzept abgeschlossen) Vorprojekt abgeschlossen Ausgabenbewilligung Bauprojekt pendent. Bauprojekt 2024-2026 Baustart vorgesehen 2028 bis 2030
Allschwil / Gesamter Kanton	15'-Takt S-Bahn Basel – Euro Airport (mittels Bahnanbindung Euro Airport inkl. S-Bahn-Haltestelle Morgartenring)	Attraktivitätssteigerung S-Bahn, Verbesserung ÖV-Erschliessung Allschwil, potentielle Entlastung Strassen im Raum Allschwil.	Vorprojekt abgeschlossen Beschlossen, Umsetzung bis 2030
Gesamter Kanton	Durchmesserlinien S-Bahn (mittels Herzstück Basel)	Attraktivitätssteigerung S-Bahn sowie potentielle Entlastung Strassen im unteren Kantonsteil.	Projektierungsmittel beschlossen, Umsetzung nach 2035
Gesamter Kanton	Anpassung Nachtnetz an Tagesstrukturen: Nachtnetz wird den Tagesstrukturen angepasst und verschwindet als separates Netz; 60'-Takt bleibt grösstenteils vorerst bestehen. Ausnahmen sind die folgenden Verbindungen, wo seit Fahrplanwechsel 2023 ein 30'Takt besteht. Aeschenplatz/Basel SBB–Pratteln (Linie 14 und S1/S3 alternierend), Schiffflände–Oberwil (Linien 8/10 und 34/60 alternierend), Schiffflände–Allschwil Dorf (Linien 6 und 33 alternieren)	Attraktivitätssteigerung zur Rückgewinnung von Fahrgästen	(9. GLA beschlossen, Vernehmlassung ausstehend) realisiert Dezember 2023

Tabelle 7: ÖV-Projekte

6. Kombinierte Mobilität

Massnahmen der kombinierten Mobilität wie Park+Ride sowie Park+Pool als Ergänzungsangebot können helfen, die Verkehrsverteilung während Spitzenstunden zu verbessern. Grosse Potentiale für Park+Ride liegen insbesondere in Deutschland und Frankreich, weil hier die ÖV-Zubringer zu den Bahnstationen – im Gegensatz zur Schweiz – oftmals fehlen. Für Erweiterungen der Park+Ride-Anlagen im Kanton Basel-Landschaft hat das Tiefbauamt 2018 eine grobe Machbarkeitsstudie für acht Standorte durchgeführt. Die erfolgsversprechenden Standorte sollen im Rahmen von gesamtverkehrlichen Betrachtungen konkretisiert werden. Offizielle Park+Pool-Anlagen gibt es im Kanton Basel-Landschaft noch nicht.

7. Nichtinfrastrukturelle Massnahmen

7.1. Verkehrsmanagement

Definition

Die VSS-Norm 40 781 beschreibt Verkehrsmanagement (VM) in einer sehr weit gefassten Definition: „Unter Verkehrsmanagement versteht man die Gesamtheit aller Massnahmen planerischer, technischer, organisatorischer und rechtlicher Art, die räumlich und zeitlich geeignet sind, den gesamten Verkehrsablauf für Benützer, Betreiber und Betroffene optimal zu gestalten“. Verkehrsmanagement dient als Oberbegriff und wird in vier Hauptfunktionen, namentlich Steuern, Leiten, Lenken und Informieren unterteilt.

Verkehrsmanagementpläne (VMP)

Unabdingbar für ein effizientes Verkehrsmanagement sind die Verkehrsmanagementpläne. VMP sind vordefinierte Instrumente zur Koordination der Interessen und Massnahmen aller an einem Verkehrsnetz angebundenen Körperschaften mit dem Ziel, wirkungsvoll die rasche und koordinierte Bewältigung von Störungen im Verkehrsablauf zu erreichen. Für ein reibungsloses Funktionieren ist wichtig, dass die VMP aufeinander abgestimmt und mit allen betroffenen Stellen abgesprochen sind.

Nationale Verkehrsmanagementpläne (nVMP)

Der Bund erstellt die VMP für die Nationalstrassen und ordnet diese an. Die Kantone werden im Rahmen der Erarbeitung angehört. In den nVMP wird die Abgrenzung zu den polizeilichen Aufgaben im Rahmen der Erstintervention sowie zu den automatisierten VM-Massnahmen definiert, wie z. B. Stau- und Gefahrenwarnungen, dynamische Geschwindigkeitsanpassungen oder LSA-Steuerungen an den Anschlussknoten. Die nVMP werden angewendet, wenn die aktuelle Verkehrslage gewisse vordefinierte Schwellenwerte überschreitet und die automatisierten VM-Massnahmen für einen besseren Verkehrsablauf übersteuert werden sollen. Grundsätzlich wird durch aktives Informieren und Leiten versucht, den Verkehr auf den Nationalstrassen zu halten. Das aktive Ableiten auf das untergeordnete Verkehrsnetz wird erst angewendet, wenn alle anderen Möglichkeiten ausgeschöpft sind. Da der Bund keine aktuellen Stau-Informationen zum untergeordneten Strassennetz hat, muss die Ableitung in jedem Fall mit der Verkehrsleitzentrale der Kantons (Polizei) abgesprochen werden. Sollte das untergeordnete Strassennetz auch überlastet sein, wird auf eine aktive Ableitung verzichtet.

Die Erarbeitung der beiden nVMP «A2 Verzweigung Augst - Verzweigung Härkingen» und «A2 Verzweigung Härkingen - Verzweigung Augst» ist 2015 in Zusammenarbeit mit den Kantonen Basel-Landschaft und Solothurn erfolgt. Die Inkraftsetzung erfolgte per 1. September 2015, die Erarbeitung für das Segment Basel-Augst im Jahr 2020.

Kantonale Verkehrsmanagementpläne (kVMP)

Der Kanton Basel-Landschaft hat gemäss der ASTRA-Weisung 75003, welche im Jahr 2016 eingeführt wurde, die Aufgabe, für definierte Kantonsstrassen entlang der Nationalstrassen kVMP zu prüfen und bei Bedarf zu erstellen. Im Vordergrund stehen dabei Strassen, die aufgrund von Ereignissen oder dauerhaften betrieblichen Änderungen VM-Massnahmen auf dem Nationalstrassenperimeter erforderlich machen. Dies gilt insbesondere, wenn der Verkehrsfluss auf den benachbarten Nationalstrassen so stark beeinflusst wird, dass Anschlüsse überlastet, bereits bestehende Verkehrsbehinderungen weiter verschärft oder solche neu verursacht werden. Den Kantonen steht es darüber hinaus frei, für weitere Strecken im Bereich der Nationalstrassen kVMP zu erstellen, wenn VM-Massnahmen im Nationalstrassenperimeter zur optimalen Bewältigung des Verkehrs im überlasteten Strassennetz erforderlich sind. Daher prüft das Tiefbauamt fortlaufend die Notwendigkeit von VM-Massnahmen.

Zusätzlich existieren diverse regionale oder örtliche Verkehrskonzepte, welche vor der Inkraftsetzung der ASTRA-Weisungen erstellt wurden. Situativ vordefinierten Szenarien werden bei Stausituationen (Gelbblinker und Gefahrensignale), bei Ereignisfällen und für den Unterhalt (Sperrungen) angewendet. Mittels Internet und Informationstafeln wird über geplante Sperrungen informiert.

Bei Grossveranstaltungen, wie z. B. im Gebiet St. Jakob sind die Polizeikorps der Kantone BL und BS für eine möglichst gute Steuerung und Lenkung des Verkehrs zuständig. Deshalb bestehen für solche Anlässe individuelle und je nach Ausgangslage situativ anpassbare Verkehrskonzepte, welche durch die betroffenen Stellen geprüft und bewilligt wurden. Die notwendigen Massnahmen werden jeweils vor der Veranstaltung festgelegt und beschildert. Dabei werden den Verkehrsteilnehmenden bei Bedarf auch Informationen auf den Nationalstrassen vermittelt.

Für jede Baustelle auf den Kantonsstrassen wird vorgängig ebenfalls ein Verkehrskonzept erarbeitet. Dabei werden situativ entsprechend der örtlichen Gegebenheiten, Massnahmen zur Information (Internet, Medien, Informationstafeln), zur generellen Steuerung im Baustellenbereich (z. B. Lichtsignalanlage, Sperrung) sowie zur Lenkung des Umleitungsverkehrs getroffen.

7.2. Mobilitätsmanagement

Das Verkehrsaufkommen und damit letztlich der Verkehrsfluss werden auch über Massnahmen des Mobilitätsmanagements beeinflusst, wobei der Kanton diesbezüglich projektbezogen aktiv ist.

Daneben sind im Bereich des Mobilitätsmanagements auch weitere Akteure tätig. Beispielsweise fördert das Bundesamt für Energie mit dem Programm «Mobilitätsmanagement in Unternehmen» Betriebe, die ein Mobilitätsmanagement einführen möchten. Ebenso engagieren sich verschiedene Gemeinden im Bereich Mobilitätsmanagement z. B. in Zusammenhang mit dem Energiestadt-Label. Auch sind diverse Unternehmen im betrieblichen Mobilitätsmanagement aktiv; sie profitieren davon unter anderem im Kosten- und Imagebereich und indirekt über eine verbesserte Erreichbarkeit.

7.3. Neue Nationale Verkehrsregeln für das Jahr 2024

Ab dem 1. Januar 2024 treten in der Schweiz diverse neue Verkehrsregeln in Kraft. Von diesen wird der Verkehrsfluss jedoch nicht beeinflusst.

7.4. Ereignisbewältigung

Wie in Studien des Bundes ausgeführt wird, werden 89 Prozent der Staustunden auf dem gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz durch eine Überlastung der Kapazität der Hochleistungsstrassen hervorgerufen. 10 Prozent der Staustunden auf Nationalstrassen sind auf Störungen (Unfälle, Pannen) und 1 Prozent auf Baustellen zurückzuführen.

Die Verkehrspolizei hat den expliziten Auftrag, blockierte Verkehrsflächen so rasch wie möglich freizugeben und den Verkehr schnellstmöglich wieder ungestört fliessen zu lassen. Demnach soll bei 80 Prozent der Verkehrsunfälle auf Hochleistungsstrassen die Fahrbahn innert einer Stunde geräumt sein. Bei Verkehrsunfällen, deren Räumung länger als eine Stunde dauert, handelt es sich in den allermeisten Fällen nicht mehr um Bagatellunfälle, sondern um komplexere Unfälle bezüglich Auswirkungen, Hergang, Anzahl der beteiligten Fahrzeuge und deren Fahrbarkeit.

Um die beste Praxis anwenden zu können, wird das Thema Unfallräumung auf Hochleistungsstrassen seit einigen Jahren regelmässig kantonsübergreifend besprochen. Die Verkehrspolizei BL hat 2019 das Konzept des Projekts «Optimierung Unfallräumung» ausgearbeitet, um bestehende Abläufe und Vorgehensweisen zu optimieren und das Zusammenspiel aller Beteiligten aufeinander abzustimmen. Diese Erkenntnisse und die daraus abgeleiteten Massnahmen werden fortlaufend umgesetzt.

Innerhalb des Polizeikonkordates Nordwestschweiz (PKNW) besteht eine Fachgruppe Verkehr, welche sich vier Mal jährlich trifft. Dabei werden Erkenntnisse über besondere Ereignisse und die damit gemachten Erfahrungen ausgetauscht. Eine vernetzte Zusammenarbeit ist in diesem Bereich besonders wichtig. Um einer der Hauptunfallursachen «Ablenkung am Steuer» wirksam zu begegnen, hat die Verkehrspolizei im Jahr 2019 eine Kampagne mit dem Titel «Lenken statt ablenken» lanciert. Unter anderem wurde ein Flyer gemeinsam mit der Rechnung der Motorfahrzeugsteuer versendet sowie diverse redaktionelle Beiträge und Werbungen in verschiedenen Medien publiziert.

Schliesslich hat sich die Verkehrspolizei BL auch aktiv am von der Task Force Anti Stau bei der FHNW in Auftrag gegebenem Projekt «Ereignismanagement HLS» beteiligt, das neben der retrospektiven Analyse ver-

schiedener Fälle auch die Erarbeitung möglicher Soll-Varianten zum Ziel hat und die Thematik aus einer wissenschaftlichen Perspektive beleuchtet. Insbesondere folgende Schwerpunktthemen wurden dabei festgehalten, die es weiterzuverfolgen gilt:

1. Fokus Kameras: Dabei sollen neuralgische Punkte des Hochleistungsstrassennetzes im Kanton durch den Einsatz von hochauflösenden, schwenkbaren Kameras besser überwacht werden. Die Zuständigkeit liegt beim Bund. Der Antrag auf Aufrüstung der Videokameras wurde formuliert.
2. Fokus Pannendienst-Konzept BL: Um eine schnelle Räumung von Unfall- und Pannenfahrzeugen gewährleisten zu können, müssen die Anforderungen an die Pannendienstunternehmen im Kanton BL neu formuliert werden. Eine entsprechende Ausschreibung ist für 2021 vorgesehen.
3. Fokus Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden: Aktuelle Informationen zur Verkehrssituation nach einem Ereignis fördern das Verständnis. Ausserdem trägt das richtige Verhalten der Verkehrsteilnehmenden zu einer schnellen Unfallräumung bei, weshalb Themen wie die Rettungsgasse weiterhin aktiv kommuniziert werden sollen.

8. Meilensteine im Jahr 2023

Im Jahr 2023 konnten einige Meilensteine erreicht werden. Einerseits in planerischer Hinsicht, d. h. eine weitere Projektstufe oder ein Entscheid wurde erwirkt. Andererseits konnten Massnahmen umgesetzt und teilweise mittels Wirkungskontrolle bestätigt werden. Nachfolgend sind massgebende Projekte / Massnahmen sowie Meilensteine aufgeführt:

Projekte im Bau / realisierte Projekte

- P1: A2 / A3 Pratteln - Rheinfelden West, Pannestreifenumnutzung (PUN): realisiert
- P7: Aesch, A18 Anschluss Aesch «Vollanschluss Aesch»: realisiert
- P26: A2/A3 Hagnau–Rheinfelden Ost, Anpassung Wechselwegweiser und statische Signale: realisiert
- öV: Anpassung Nachtnetz an Tagesstrukturen und teils Taktverdichtung: realisiert

Projektfortschritte / Meilensteine

- P22: Beginn der Erneuerungsarbeiten für die Betriebs- und Sicherheitsausrüstung in den beiden Tunneln der A2 zwischen Sissach und Eptingen
- P32: Abschluss Bauprojekt und Projektauflage für die neue Ortsdurchfahrt in Birsfelden
- P33: Beginn des Vorprojekts für die Erneuerung der Rheinfelder-/ Rheinstrasse

TIEFBAUAMT BASEL-LANDSCHAFT
Fachbereich Verkehrstechnik



Stefan Roana



Daniel Bär

Anhang 1: Übersichtsplan der VQS-Erhebungen

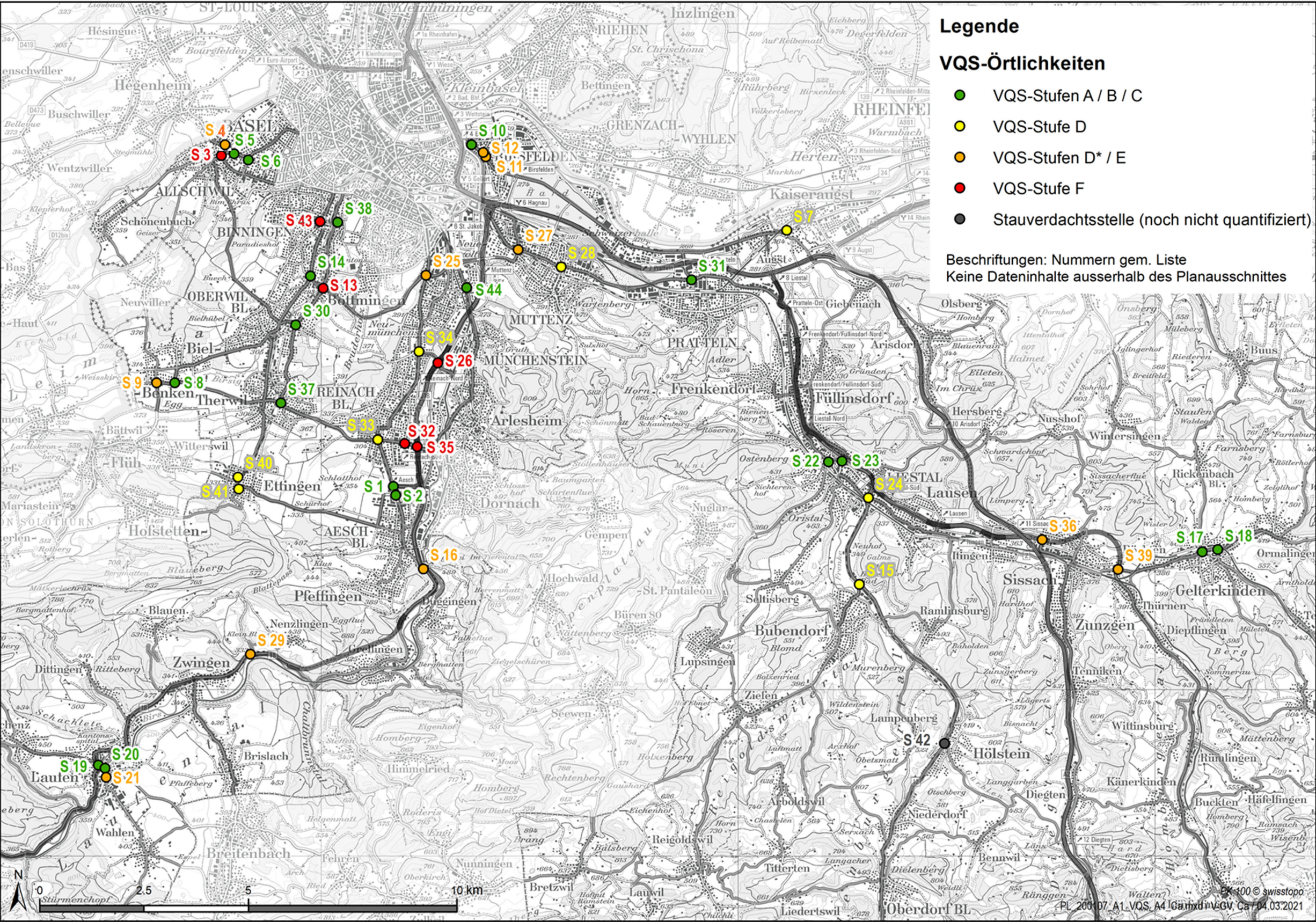


Abbildung 8: Übersichtsplan VQS-Erhebungen (Stand Dezember 2021)

Anhang 2: Liste der erhobenen VQS-Örtlichkeiten

Nr.	Gemeinde	Strasse bzw. Knoten	VQS (Vorjahr)	Projekt Nr. ¹⁾
S 1	Aesch	Hauptstr./A18 Anschluss Aesch (LSA)	B (C)	P8, <i>real. 2020</i>
S 2	Aesch	Hauptstr./Arlesheimerstr. (LSA)	C (E)	P8, <i>real. 2020</i>
S 3	Allschwil	Baslerstr./Binningerstr. (Kreuzung)	F	P14
S 4	Allschwil	Hegenheimermattweg/Grabenring (Kreisel)	D* (F)	P13, P16, <i>real. 2021</i>
S 5	Allschwil	Baslerstr./Grabenring/Gartenstr.(Kreisel Grabenring)	B	P13, P16
S 6	Allschwil	Baslerstr./Fabrikstr. (LSA)	B	<i>P15, real. 2018</i>
S 7	Augst	Hauptstr./Giebenacherstr. (Kreuzung)	D	P1, P2, P3
S 8	Biel-Benken	Eichgasse/Therwilerstr. (Kreuzung)	C	<i>P17, real. 2017</i>
S 9	Biel-Benken	Flühstr./Leymenstr./Kirchgasse/Therwilerstr. (abknickende HVS)	E	<i>P17, real. 2017</i>
S 10	Birsfelden	Hauptstr./Rheinstr./Bäregasse (LSA Bären)	C	P2, P3
S 11	Birsfelden	Rheinfelderstr./Muttenerstr. (LSA)	E	P2, P3
S 12	Birsfelden	Hauptstr./Schulstr./Rheinfelderstr. (LSA Schulstr.)	E	P2, P3
S 13	Bottmingen	Bruderholzstr./Therwilerstr./Baslerstr. (Kreisel Mitteldorf)	F	
S 14	Bottmingen	Schlossgasse/Binningerstr./Oberwilerstr. (LSA)	C	
S 15	Bubendorf	Kantonsstr./Hauensteinstr. (LSA Bad Bubendorf)	D	P19
S 16	Duggingen	Baselstr./Hauptstr./A18 Anschluss Angenstein (Kreuzung)	E	P5, P7
S 17	Gelterkinden	Sissacherstr./Ergolzstr./Rickenbacherstr. (Kreisel Roseneck)	B	
S 18	Gelterkinden	Ergolzstr./Schulgasse (Kreisel)	A	
S 19	Laufen	Delsbergerstr./Bahnhofstr. (Kreisel Vorstadtplatz)	B	<i>P6, real. 2016</i>
S 20	Laufen	Bahnhofstr./Naustr./Portlandstr. (Kreisel Bahnhof)	C	<i>P6, real. 2016</i>
S 21	Laufen	Bahnhofstr./Güterstr./Breitenbachstr. (Kreuzung)	D*	<i>P6, real. 2016</i>
S 22	Liestal	Rheinstr./Bahnhofstr./Gasstr. (LSA Kantonalbank)	C	
S 23	Liestal	Gerberstr./Gestadeckplatz/Rosenstr./Nonnenbodenweg (LSA Gestadeck/Nonnenb.)	B	
S 24	Liestal	Kasernenstr./Waldenburgerstr./Altmarktstr. (LSA Altmarkt)	D (E) ²⁾	<i>P25, real. 2019</i>
S 25	Münchenstein	Bruderholzstr./Reinacherstr. (Kreisel MFP)	E	P21
S 26	Münchenstein	Sundgauerstr./A18 Anschluss Reinach-Nord	F	P10
S 27	Muttenz	St.Jakob-Str./Margelackerstr./Birsfelderstr. (LSA Rennbahn)	E	P2, P3
S 28	Muttenz	St.Jakob-Str./Prattelerstr./Hauptstr. (Kreisel Lux Guyer)	D	P2, P3
S 29	Nenzlingen	Baselstr./Hauptstr. (Einmündung)	D*	
S 30	Oberwil	Bottmingerstr./Therwilerstr. (LSA)	C	
S 31	Pratteln	Hardstr./Salinenstr./Hohenrainstr. (Kreisel Kunimatt)	B	P1, P2, P3
S 32	Reinach	Bruggstr./Kägenstr./Aumattstr. (Kreisel Kägen)	F	P7, P11 <i>P12, real. 2017</i>
S 33	Reinach	Bruggstr./Hauptstr./Birsigtalstr. (Kreisel)	D	
S 34	Reinach	Baselstr./Sundgauerstr./Fleischbachstr. (LSA)	D	
S 35	Reinach	Bruggstr./A18 Anschluss Reinach-Süd (LSA)	F	P7, P9, P22 <i>P12, real. 2017</i> <i>P11, real. 2018</i>
S 36	A22	Netzenstr./Grienmattweg (Kreisel Sissach-West)	E	
S 37	Therwil	Bahnhofstr./Baslerstr./Reinacherstr. (LSA)	B	
S 38	Binningen	Baslerstr./Bruderholzstr./Bottmingerstr./Schlossgasse (LSA)	C (E) ³⁾	<i>P24, real. 2019</i>
S 39	A22	Hauptstr./Gelterkinderstr./Chienbergtunnel (Kreisel Sissach-Ost)	E	
S 40	Ettingen	Hauptstr./Witterswilerstr. (Einmündung)	D	
S 41	Ettingen	Hauptstr./Aeschstr. (Einmündung)	D	
S 42	Hölstein	Hauptstr./Bennwilerstr. (Einmündung)	X	
S 43	Binningen	Hauptstr./Oberwilerstr./Benkenstr./Paradiesstr. (Kreisel Kronenplatz)	F	
S 44	Münchenstein	Baselstr./Hardstr./Gladiolenstr. (Kreisel Zollweiden)	A	

D* = Knoten mit Busverkehr ohne Bevorzugung

1) In dieser Spalte werden Projekte, die positive Auswirkungen auf die jeweilige VQS-Örtlichkeit haben, aufgeführt.
Details zu den einzelnen Projekten sind der Tab.5 Kap. 3.2 zu entnehmen sowie die realisierten Projekte aus Tab.9 (Anhang 6)

2) Nacherhebung nach erfolgter Realisierung der Massnahme (Optimierung Steuergerät) im 2019

3) Nacherhebung nach erfolgter Realisierung der Massnahme (Optimierung Steuergerät + Verlängerung Rechtsabbieger) im 2019

Tabelle 7: Liste der erhobenen VQS-Örtlichkeiten

Anhang 3: Übersichtsplan der Analyse der Speed-Profiles

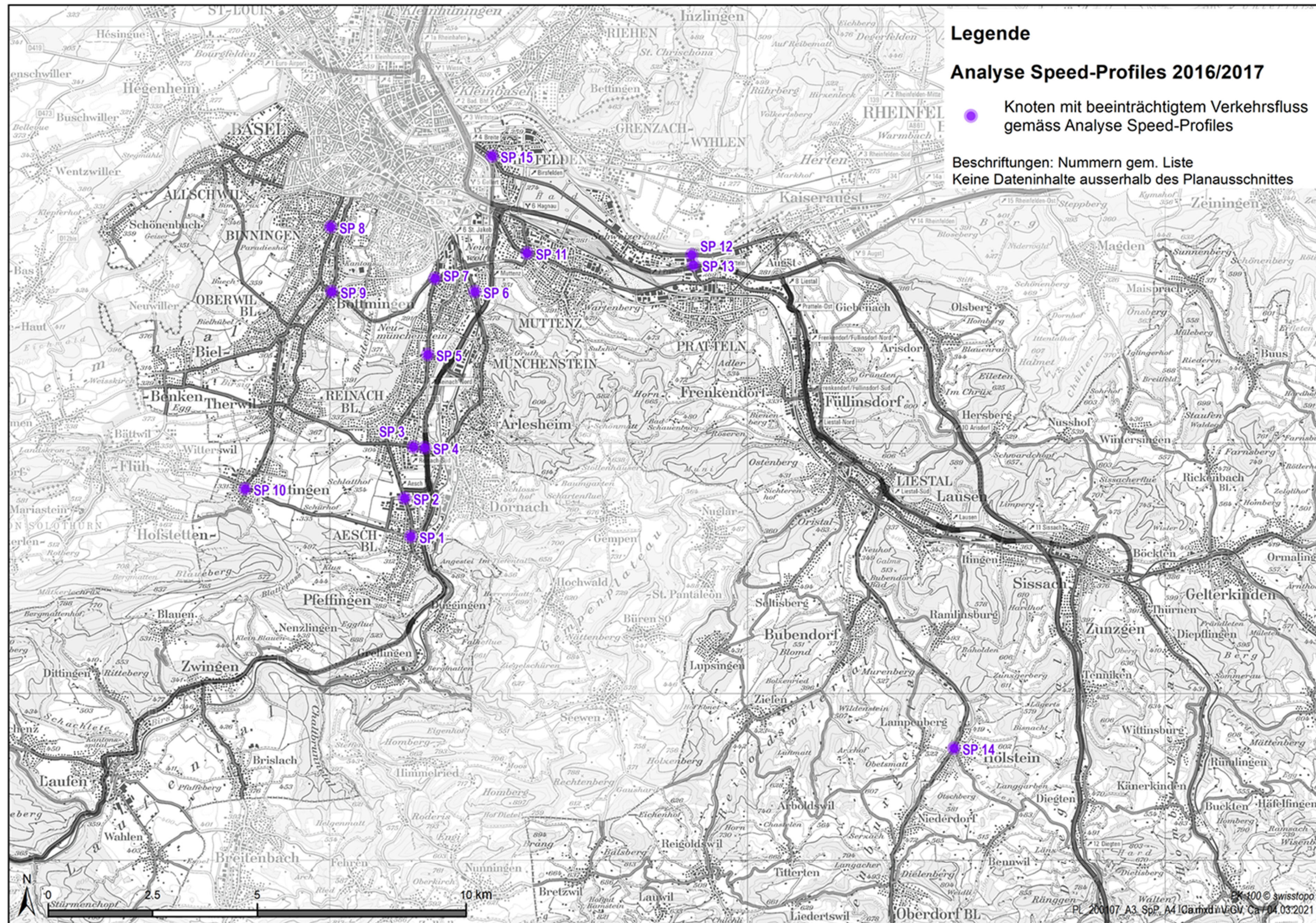


Abbildung 9: Auswertung Speed-Profiles 2016 / 2017

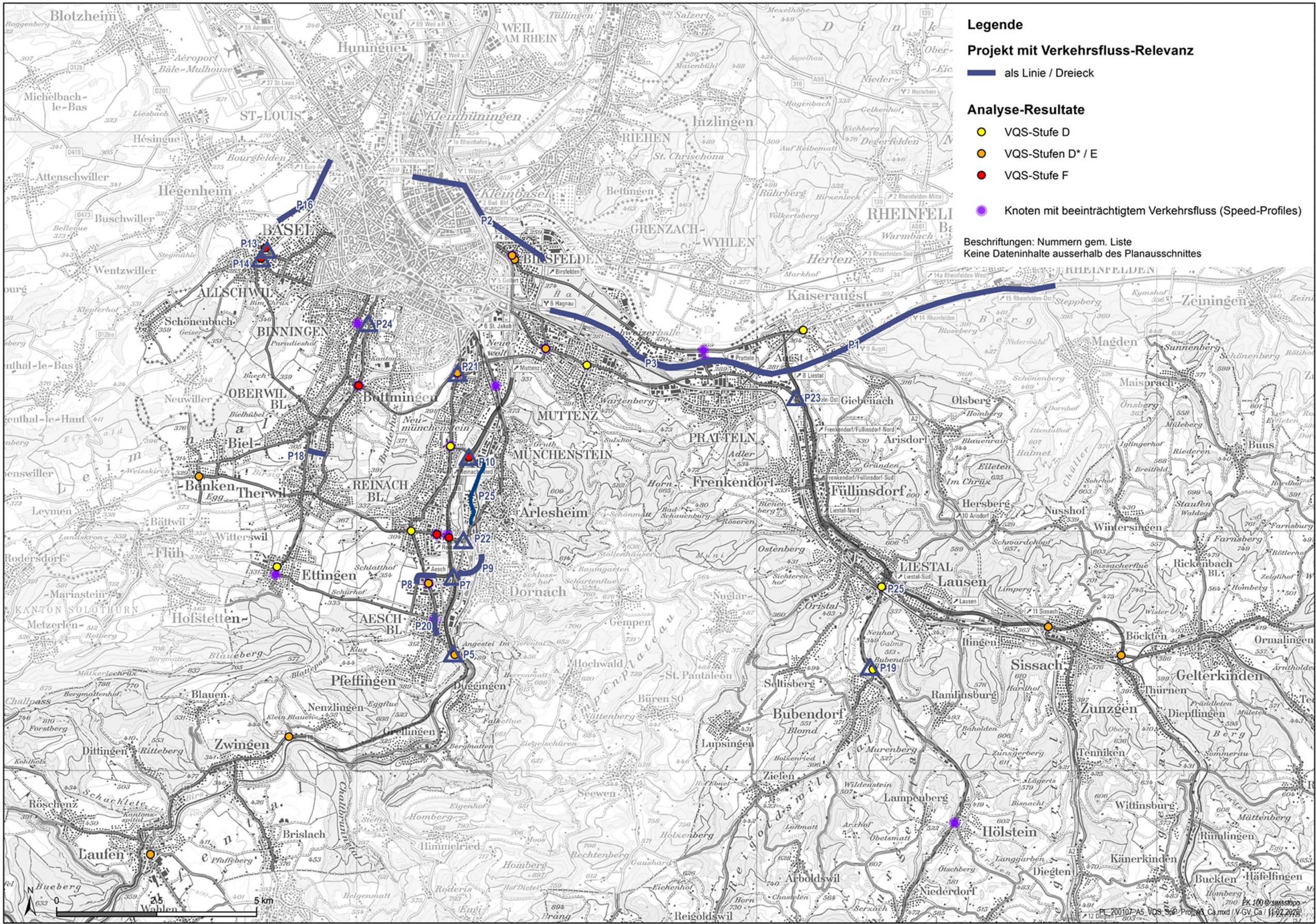
Anhang 4: Liste Knoten mit beeinträchtigtem Verkehrsfluss gemäss Speed-Profiles

Nr.	Gemeinde	Strasse bzw. Knoten	Projekt Nr. ¹⁾
SP 1	Aesch	Hauptstr./Ettingerstr. (Einmündung + Tram)	P8, P20
SP 2	Aesch	Hauptstr./Arlesheimerstr. (LSA 1-01-02)	P8
SP 3	Reinach	Bruggstr./Kägenstr./Aumattstr. (Kreisel Kägen)	P7, P9
SP 4	Reinach	Bruggstr./A18 Anschluss Reinach-Süd (LSA 1-14-11)	P7, P9, P22
SP 5	Reinach	Baselstr./Sundgauerstr./Fleischbachstr. (LSA 1-14-10)	P7
SP 6	Münchenstein	Baselstr./Hardstr./Gladiolenstr. (Kreisel Zollweiden)	
SP 7	Münchenstein	Bruderholzstr./Reinacherstr. (Kreisel MFP)	P21
SP 8	Binningen	Hauptstr./Oberwilerstr./Benkenstr./Paradiesstr. (Kreisel Kronenplatz)	
SP 9	Bottmingen	Bruderholzstr./Therwilerstr./Baslerstr. (Kreisel Mitteldorf)	
SP 10	Ettingen	Hauptstr./Aeschstr. (Einmündung)	
SP 11	Muttenz	St.Jakob-Str./Margelackerstr./Birsfelderstr. (LSA 1-11-06 Rennbahn)	P2, P3
SP 12	Pratteln	Rheinstr./Salinenstr. (LSA 2-11-04)	P2, P3
SP 13	Pratteln	A2,Anschluss Pratteln (Salinenstr./Ausfahrt A2 von LU) ASTRA Perimeter	P2, P3
SP 14	Hölstein	Hauptstr./Bennwilerstr. (Einmündung)	
SP 15	Birsfelden	Hauptstr./Schulstr. (Einmündung) (LSA inkl. FGS 1-07-04)	P2, P3

1) In dieser Spalte werden Projekte, die positive Auswirkungen auf die jeweilige Örtlichkeit haben, aufgeführt. Details zu den einzelnen Projekten sind der Tab. 5 Kap. 3.2 zu entnehmen sowie die realisierten Projekte aus Tab.9 (Anhang 6)

Tabelle 8: Liste der Knoten mit beeinträchtigtem Verkehrsfluss gemäss Analyse Speed-Profiles

Anhang 5: Übersichtsplan der verkehrsflussrelevanten Projekte



Anhang 6: Liste der realisierten verkehrsflussrelevanten Projekte

Nr.	Gemeinde, Objekt	Massnahme	Wirkung	Stand
ASTRA				
Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse 1. und 2. Klasse) des ASTRA				
P4	A2, Tunnel Belchen	Sanierung des Tunnels Belchen mittels dritter Röhre. Siehe ASTRA-Projekt Tunnel Belchen	Erhaltung der Kapazität der A2 während der Bauphase, Sanierung der bestehenden Röhren	(Ausführung dritte Röhre 2014-2021) realisiert
Laufental				
Hauptsammelstrasse des Kantons Basel Landschaft				
P6	Laufen, Bahnhofstrasse «neuer Busbahnhof»	Flächiges queren mittels Mehrzweckstreifen sowie Entfernung der beiden Fussgängerstreifen und Längsparkfelder.	Die Nacherhebung hat bestätigt, dass sich der Verkehrsfluss auf der Bahnhofstrasse durch die realisierten Massnahmen verstetigt hat, da die Fussgänger nun Zeitlücken zum Queren nutzen, keine Parkmanöver mehr bestehen und die Linienbusse bei der Wegfahrt die Gegenfahrbahn nicht mehr behindern. Verbesserung aufgrund Kapazitätsausbaus für S19, S20 / SP8 sowie S21.	realisiert August 2016 Nachkontrolle 2017
Birstal				
Hauptverkehrsstrasse des Kantons Basel Landschaft				
P8	Aesch, Pfeffingerring «Zubringer Pfeffingerring»	Der Zubringer Pfeffingerring ist eine neue Verbindungsstrasse zwischen der Kantonsstrasse Pfeffingerring und dem Anschluss der A18. Der Hauptverkehr wird unter der Hauptstrasse mittels eines Unterführungsbauwerks kreisungsfrei an den Butthollenkreisel angebunden.	Entlastung der bestehenden LSA-Knoten durch eine direkte Verbindung der Gewerbegebiete an die A18. Die Auslastung der LSA-Örtlichkeit S1 reduziert sich von 85% auf 57% (bisher VQS = C, neu VQS = B) Die Auslastung von der LSA S2 bzw. SP9 reduziert sich von 100% auf 77% (bisher VQS = E, neu VQS = C). Entlastung der Örtlichkeit S1, S2 / SP2 und SP1.	realisiert 2020
P11	Reinach, Bruggstr. / Kägenstr. / Aumattstr. (Kreisel Kägen)	Unechter Bypass auf Zufahrt Kägenstrasse Richtung A18.	Die Verkehrsteilnehmenden auf der Bruggstr. Ost können durch den unechten Bypass auf der Kägenstr. früher erkennen, ob in den Kreisel gefahren werden kann. Die detaillierte Wirkung wird mittels Nacherhebung ermittelt. Kapazitätserhöhung der Örtlichkeiten S32 / SP3 und S35 / SP4.	realisiert August 2018 Monitoring 2018 / 2019
P12	Reinach, Bruggstr. / A18 Anschluss Reinach-Süd (LSA)	Verlängerung Rechtsabbiegespur Bruggstr. Ri A18 BS sowie Busschleuse	Fahrzeuglenkende von Dornach in Richtung BS sowie der Bus stehen weniger im Stau des Geradeausverkehrs. Die Nachkontrolle hat bestätigt, dass eine deutliche Reduktion der mittleren Wartezeit v. a. in der MSP (ca. 41 Sek) für die Busse erzielt werden konnte.	realisiert Juli 2017 Nachkontrolle Nov. 2017

Leimental				
Hauptverkehrsstrasse des Kantons Basel Landschaft				
P13	Allschwil, Grabenring / Hegenheimermattweg (LSA) [A2, M13]	Umbau Knoten in einen Kreis- sel. siehe Allschwil, Hegenheimer- mattweg/Grabenring Umbau zu Kreisels	Im Vergleich zur bisherigen LSA kann mit dem Kreisels die Verkehrsqualitätsstufe von VQS = F auf VQS = D verbessert werden. Kapazitätsausbau S4 / SP1 reduziert den Rückstau in die Örtlichkeiten S4 und S5.	realisiert Ende 2021
P15	Allschwil, Baslerstr. / Fabrikstr. (LSA) [A1, M100]	Umbau in einen Kreisels im Rahmen Projekt «Umgestal- tung Bauabschnitt 2018»	Durch die Knotenregelung mit einem Kreis- sel kann die Örtlichkeit S6 / SP5 von einer VQS = E auf eine VQS = B verbessert werden.	realisiert April 2018
P17	Biel-Benken, Therwilerstr. / Eich- gasse (abknickende Haupt- strasse)	Änderung der Vortrittsrege- lung. Neu ist die Therwi- lerstrasse vortrittsberechtigt und die Eichgasse vortrittsbe- lastet.	Durch die Vortrittsänderung kann die Ört- lichkeit S8 von einer VQS = F auf eine VQS = C verbessert werden.	realisiert Dezem- ber 2017
P23	Pratteln, Kreisels Hülften	zweistreifige Kreiselszufahrt von Pratteln und von Liestal.	Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Kreis- sels	realisiert 2019
P24	Binningen, Baslerstr. / Bruderholzstr. / Bottmingerstr. / Schlossgasse (LSA)	Optimierung LSA-Steuerung inkl. Anpassung Vorsortierung (Verlängerung Rechtsabbie- ger) auf Baslerstr.	Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Ört- lichkeit S38.	realisiert 2019
Liestal / Frenkentäler				
Hauptverkehrsstrasse des Kantons Basel Landschaft				
P25	Liestal, Kaser- nenstr. / Waldenbur- gerstr. / Altmarktstr. (LSA)	Optimierung LSA-Steuerung	Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Ört- lichkeit S24.	realisiert 2019
P19	Bubendorf, Kantonsstr. / Haupt- strasse. (LSA Bad Bubendorf)	Verlängerung Rechtsabbiege- streifen inkl. Optimierung LSA-Steuerung im Rahmen Projekt «Zukunft WB».	Rechtsabbieger nach Bubendorf wird nicht mehr überstaut und damit der Gera- deausverkehr nicht mehr behindert. Kapazitätserhöhung der Örtlichkeit S15.	(Ausführung 2021/2022) realisiert Mai 2022
Öffentlicher Verkehr				
	Birsstadt Nord	Neues Buskonzept Hagnau und Polyfeld Muttens sowie Drei- spitz Münchenstein	Verbesserte Erreichbarkeit u.a. zur Stär- kung stadtnaher tangentialer Buslinien	Realisiert 2021
	Allschwil	Weiterentwicklung Bachgra- ben- St. Johann durch Verlänge- rung der bestehenden Busli- nie 64 in HVZ bis Bahnhof St. Johann	Verbessertes Angebot inkl. Anschluss auf die Tramlinien 1 und 21 sowie die Züge nach Mulhouse und Basel SBB	(9. GLA beschlos- sen, Vernehmlass- ung bis Mai 22) Realisiert, Mai 2022

Tabelle 9: realisierte verkehrsflussrelevante kantonale Projekte

Anhang 7: Auszug aus dem kantonalen Strassengesetz

§ 43a Verkehrsstaus

1. 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.
2. Der Regierungsrat stellt die zweckdienliche Mitwirkung der Verkehrs- und Wirtschaftsverbände durch Einsetzung einer speziellen Task-Force sicher.
3. Der Regierungsrat erstattet der Öffentlichkeit über die getroffenen Massnahmen und über den Sachstand mindestens halbjährlich Bericht.

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

§ 43e Entwicklungsprogramm zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes

1. Unter der Federführung des Regierungsrats leiten die kantonalen Behörden unverzüglich alle rechtlich und sachlich notwendigen Schritte ein, um im Kanton das bestehende Hochleistungsstrassennetz gemäss § 5 Abs. 1 Bst. a betreffend Kapazität und Funktionalität so zu entwickeln, dass eine möglichst rückstaufreie Aufnahme des Verkehrs aus dem mit dem Hochleistungsstrassennetz verbundenen öffentlichen Strassennetz gewährleistet wird und so bestehende Engpässe beseitigt werden können.
2. Zur Erreichung der in Abs. 1 beschriebenen Zielsetzungen sind mit den an das Hochleistungsstrassennetz angrenzenden Kantonen, insbesondere mit dem von den bestehenden Verkehrsengpässen am meisten betroffenen Kanton Basel-Stadt, Verhandlungen über eine Zusammenarbeit aufzunehmen, um gegebenenfalls gemeinsam die im gegenseitigen Interesse liegenden Massnahmen in die Wege zu leiten.
3. Soweit zur Erreichung der in Abs. 1 beschriebenen Zielsetzungen die unter der Hoheit und im Eigentum des Bundes stehenden Nationalstrassen betroffen sind, leiten die kantonalen Behörden – wenn immer möglich zusammen mit ebenfalls betroffenen Nachbarkantonen – alle notwendigen Schritte ein, um beim Bund die Unterstützung des Ausbaus des Hochleistungsstrassennetzes zu erwirken.
4. Der Regierungsrat stellt die zweckdienliche Mitwirkung der Verkehrs- und Wirtschaftsverbände durch die Zusammenarbeit mit der gemäss § 43a Abs. 2 eingesetzten Task Force sicher.
5. Der Regierungsrat erstattet während der Zeit der Realisierung der beschriebenen Massnahmen der Öffentlichkeit über die getroffenen Massnahmen und über den Sachstand mindestens halbjährlich Bericht.

(eingefügt durch in der Volksabstimmung vom 27. Sept. 2020 angenommene "HLS-Initiative")