



16. Februar 2012

Bau- und Umweltdirektion des Kantons Baselland
Tiefbauamt
Rheinstrasse 29
Postfach
4410 Liestal
tiefbauamt@bl.ch

Mitwirkung Ertüchtigung Rheinstrasse

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Grünen Baselland bedanken sich für die Einladung zur Mitwirkung „Ertüchtigung Rheinstrasse“ und beteiligen sich gerne.

1. Vorbemerkungen

Die Grünen sind mit zwei Hauptstossrichtungen des vorliegenden Projektes nicht einverstanden:

- Die Dimensionierung der Rheinstrasse und die daraus resultierende Kapazität ist primär nachfrageorientiert ausgerichtet; vor dem Hintergrund des Baus der HPL wäre hingegen unbedingt eine angebotsorientierte Projektierung der Rheinstrasse angezeigt.
- Die unter 2.2 „Technische und Organisatorische Randbedingungen“ genannte Absicht, dass die Strassenraumfläche im Falle einer längerfristigen Tunnelsperrung Platz für drei Fahrstreifen bieten solle, ist für uns nicht nachvollziehbar. Die Ausrichtung der Dimensionierung der Strasse auf diesen absoluten Ausnahmefall lehnen wir dementsprechend ab; besteht doch hierfür mit der A2 eine grossräumige Umfahrungsmöglichkeit bzw. Ausweichroute.

Wir begrüssen die Ziele für den Verkehr gemäss Kapitel 3.4.2 technischer Bericht und sind mit diesen grösstenteils einverstanden.

Grüne Baselland
Güterstrasse 83 | 4053 Basel
061 535 18 81 | info@gruene-bl.ch
www.gruene-bl.ch | www.facebook.com/gruene.bl

Ausgenommen davon bleibt aber das Ziel, den ÖV nur im Überlastungsfall zu priorisieren, haben doch die auf der Rheinstrasse zirkulierenden Buslinien eine regionale Bedeutung. Deshalb erachten wir es als sinnvoll, den Öffentlichen Verkehr konsequent zu priorisieren.

Ebenso unterstützen wir die „Übergeordneten Ziele Städtebau und Gestaltung“ gemäss technischem Bericht und die Absicht, auf der gesamten Länge der Rheinstrasse insgesamt drei Platzsituationen zu schaffen.

Positiv

Die Gestaltung der Bushaltestellen als Fahrbahnhaltestellen zur Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes begrüssen wir.

Ebenso unterstützen wir die Erhöhung der Zahl der ÖV Haltestellen zur Verbesserung von deren Erreichbarkeit durch kürzere Fusswege.

Die Ausbildung der Anschlüsse von kleineren Quartierstrassen als Trottoirüberfahrten zur Steigerung der Attraktivität für den Fussverkehr begrüssen wir ebenfalls.

Kritik

Der technische Bericht weist an mehreren Stellen darauf hin, dass zu erwarten ist, dass die Rheinstrasse sehr schnell wieder attraktiver wird und eine Rückverlagerung von der hoch belasteten HPL stattfinden wird, da für die Spitzenstunden im Jahr 2030 eine hohe Verkehrsqualität prognostiziert wird (Kreisverkehr an den Verkehrsknoten). Wir sind der Meinung, dass der Durchfahrtswiderstand durch geeignete Massnahmen gegenüber dem vorliegenden Projekt weiter erhöht werden sollte, damit das Risiko einer Rückverlagerung minimiert werden kann.

Die Strasse soll gesamthaft und nicht nur in einem Abschnitt so dimensioniert werden, dass eine Verkehrsverlagerung auf die H2 auch tatsächlich stattfindet (s. auch Vorbemerkungen weiter oben). Wir betrachten insbesondere den Anschluss Pratteln in dieser Hinsicht als kritisch, ist dieser Anschluss doch massgeblich dafür verantwortlich, ob der Durchgangsverkehr die Route über die H2 oder die Rheinstrasse wählt. Klar ist, dass die H2 gewählt werden muss. Ein derart grosszügiges Strassenprofil in diesem Bereich, welches ausschliesslich kapazitätsoptimiert ist, kann aber dazu führen, dass eben nicht die H2 gewählt wird, sondern auf der Rheinstrasse gefahren wird.

Die Dosierung Süd ist nicht lediglich zu prüfen sondern von Beginn weg zu realisieren.

Wir begrüssen die Reduktion der Projektierungsgeschwindigkeit, sind aber der Meinung, dass die Geschwindigkeit auf den gemäss Prognosen weniger befahrenen Abschnitten auf

30 km/h festgesetzt und im Bereich des Schönthalplatzes eine Begegnungszone eingerichtet werden sollte – u.a. zur Verringerung der Attraktivität der Rheinstrasse als Durchgangsstrasse und zur Reduktion des Risikos einer Verkehrsverlagerung von der HPL (s. oben), zur Steigerung der Attraktivität des Siedlungsraumes entlang der Rheinstrasse im Allgemeinen sowie zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im Bereich des Schönthalplatzes im Speziellen.

Im Bereich des Schönthalplatzes ist eine ausgeschilderte Geschwindigkeitsreduktion vorzusehen, welche den FussgängerInnen Vortritt zulässt; soll doch die Trennwirkung der Rheinstrasse insbesondere in diesem Bereich reduziert werden. Eine konsequente Reduktion kann aber nur dann erreicht werden, wenn die FussgängerInnen welchen diesen Platz nutzen, wenigstens in diesem kleinen und wichtigen Abschnitt auch vortrittsberechtigt sind.

Den Verzicht auf einen Gehweg bzw. Fussgängerstreifen im Bereich des Anschlusses Frenkendorf / Füllinsdorf, damit der Verkehrsfluss nicht negativ beeinflusst wird, erachten wir als verfehlt; Gehwege sind ausnahmslos in allen Abschnitten vorzusehen.

Der Radverkehr soll auf der gesamten Rheinstrasse gefördert werden und nicht nur abschnittsweise, heisst es doch in den formulierten Zielen: „*Gestaltung eines attraktiven Strassenraums für alle Verkehrsteilnehmer.*“ Wenn nun in einem grossen Teil der Strasse die Radfahrenden und ihre Bedürfnisse nicht bzw. lediglich untergeordnet berücksichtigt werden, dann kann dieses Ziel nicht im erforderlichen Mass erreicht werden.

Wir stellen in Frage, ob die Mittelzone - mit einer rein farblichen Abtrennung ohne Randstein und ohne Poller - tatsächlich verkehrsberuhigend wirken und den Fussgängern das Überqueren der Strasse erleichtern kann. Entsprechend plädieren wir dafür, auf die Mittelzone zu verzichten und anstelle dieser am Rand einen Radstreifen zu schaffen. Der Radstreifen soll den Radverkehr auch auf der Kantonsstrasse fördern und zulassen, sodass auch RadfahrerInnen eine „schnelle“ Route wählen können. Der Wegfall der Mittelzone ist insofern nicht problematisch, da bei einem Bauvorhaben auf der H2 der Radstreifen wieder zu einer Fahrspur werden könnte und auch für Ausnahmetransporte genügend Raum bleibt. Ein weiterer grosser Vorteil eines wegfallenden Mittelstreifens sehen wir darin, dass die Strasse etwas an „Schnellstrassencharakter“ einbüsst und die AutomobilistInnen zu langsamerem Fahren veranlasst werden.

Es soll keine Busbuchten geben sondern nur Fahrbahnhaltesetellen, um den Öffentlichen Verkehr konsequent zu fördern (die Aussage, dass Fahrbahnhaltestellen dort eingerichtet werden sollen, wo dies machbar sei, ist für uns nicht nachvollziehbar – beanspruchen diese doch deutlich weniger Fläche als eine Bucht). Ein regional erfolgreicher Öffentlicher Verkehr braucht eine hohe Fahrplanstabilität und diese kann mit einer konsequenten Priorisierung besser aufrecht gehalten werden.



Zu der von uns beanstandeten zu grossen Dimensionierung der Rheinstrasse passen auch die Kreisel, die unseres Erachtens ebenfalls unbedingt redimensioniert werden sollten – nicht zuletzt zur Verringerung des Unfallrisikos für den Langsamverkehr.

Wir bitten Sie, unsere Ausführungen eingehend zu prüfen und in der Entwicklung der Vorlage zu berücksichtigen.

Für Fragen und weitere Ausführungen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Philipp Schoch, Präsident Grüne Baselland