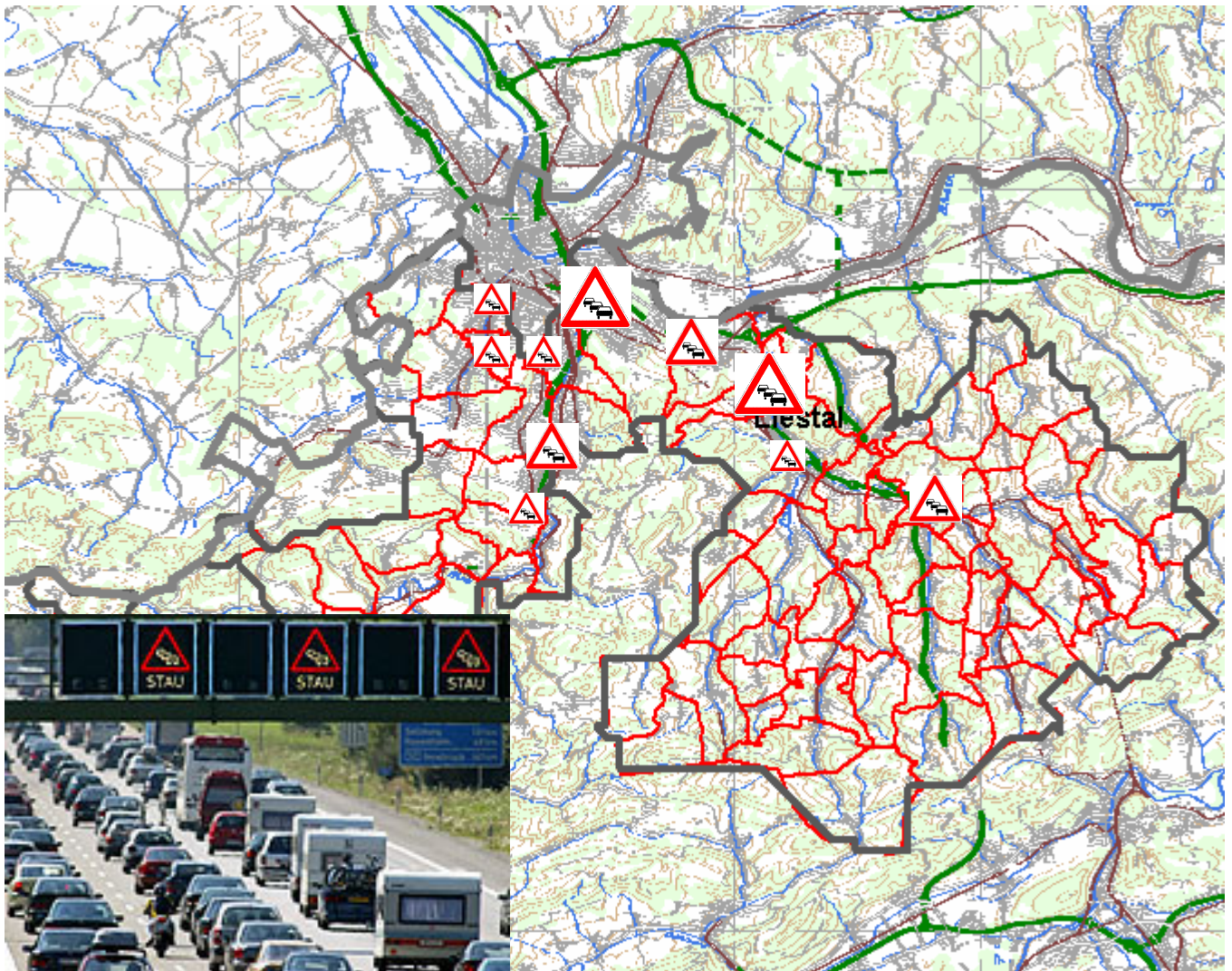


BERICHT STAUFACHSTELLE BASELLAND Juni 2005



Lausen, 1. Juni 2005



POLIZEI BASEL-LANDSCHAFT
4415 LAUSEN, BRÜHLSTRASSE 43
TEL 061 926 39 10 FAX 061 921 93 41
www.polizei.bl.ch lausen.haverk@pol.bl.ch

TELEFON- UND SCHALTERÖFFNUNGSZEITEN
MONTAG - FREITAG, 08.00 - 12.00 UND 13.30 - 17.00 UHR

JUSTIZ-, POLIZEI- UND MILITÄRDIREKTION

Inhaltsverzeichnis

1	PROBLEMSTELLUNG	3
1.1	Die Anti Stau-Initiative	3
1.2	Umsetzung der Anti-Stauinitiative	3
2	DEFINITION VERKEHRSSTAU	4
2.1	Grundlagen	4
2.2	Datenerfassung und Analyse	5
2.3	Definition	6
2.4	Der Travel Time Index (TTI)	6
3	STAUKARTE/STAUDATENBANK	6
3.1	Wozu?	6
3.2	Kontinuierliche Weiterentwicklung	7
3.3	Welche Gebiete werden auf der Staukarte abgebildet?	7
3.4	Erste Resultate	8
3.4.1	Die Aufnahme	8
3.4.2	Analyse	8
3.4.3	Staukarte	9
4	MASSNAHMEN ZUR STAUVERMEIDUNG UND –VERMINDERUNG	10
4.1	Überblick über die grundsätzlich möglichen Massnahmen	10
4.2	Vorgehen zur Selektion relevanter Massnahmen und Staustellen	11
4.3	Getroffene Massnahmen	12
5	ZIELE DER TASK FORCE ANTI-STAU UND WEITERES VORGEHEN	14
5.1	Ziele der Task Force Anti-Stau	14
5.2	Weiteres Vorgehen	14

1 Problemstellung

1.1 Die Anti Stau-Initiative

Ein 'Überparteiliches Komitee für Stau-Abbau im Baselbiet' reichte am 12. März 2002 eine Anti-Stauinitiative ein.

Die formulierte Gesetzesinitiative 'für eine optimale Verkehrsstau-Bewältigung' wurde am 18. Mai 2003 durch das Baselbieter Stimmvolk angenommen. Gemäss den neuen, am 19. Mai 2003 in Kraft getretenen Bestimmungen des Strassengesetzes sind die kantonalen Behörden verpflichtet, unverzüglich die geeigneten Massnahmen einzuleiten, um im Interesse der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner und Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer Verkehrsstaus zu verhindern bzw. solche unverzüglich abzubauen.

In seiner Vorlage (2002/243 vom 15. Oktober 2002) führt der Regierungsrat aus, dass wesentliche Teile der Gesetzesinitiative bereits erfüllt sind. Andere Forderungen sind aber nicht oder nur teilweise erfüllt. Dazu gehören:

- Die Einführung einer Stau-Fachstelle
- Die Einsetzung einer speziellen Task-Force mit Vertreterinnen und Vertretern der Verkehrs- und Wirtschaftsverbände
- Die halbjährliche Berichterstattung an die Öffentlichkeit über den Stand der getroffenen Massnahmen

Der Regierungsrat legte fest, dass die Federführung für die Umsetzung der Anti-Stau-Initiative bei der Justiz-, Polizei- und Militärdirektion liegt.

1.2 Umsetzung der Anti-Stauinitiative

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft stimmt dem Antrag 'Umsetzung der Anti-Stauinitiative' der Justiz-, Polizei- und Militärdirektion zu (RRB Nr. 178 vom 27. Januar 2004).

Die neu geschaffene Staufachstelle übernimmt vor allem folgende Aufgaben:

- Erfassen und analysieren der heutigen Situation
Zum jetzigen Zeitpunkt ist es kaum möglich, klare und verbindliche Angaben über die bestehende Stausituation im Kanton Basel-Landschaft zu machen. Es werden zwar verschiedene Daten (Querschnittszählungen, Stautunden an bestimmten Querschnitten wie im Belchentunnel) erhoben, doch fehlt bisher eine grundlegende und wissenschaftlich aufgebaute Systematik und vor allem nachgelagert die Analytik. Zu den Hauptaufgaben der Staufachstelle wird gehören, eine entsprechende Staudatenbank aufzubauen und zu betreiben.
- Darstellung der heutigen Situation
Anhand einer Staukarte, basierend auf den Zahlen aus der Staudatenbank, kann eine visuelle Darstellung auf einer Karte erfolgen. Diese Darstellung erlaubt die unterschiedliche Klassierung von Staugebieten und vor allem auch von Stauformen. Dies wiederum erlaubt eine Priorisierung der zu treffenden Massnahmen und eine entsprechende Erfolgskontrolle.
- Stauprognosen
Die Staufachstelle kann anhand der gesammelten und analysierten Daten Prognosen zur Stauentwicklung erstellen.

- Vorschläge und Massnahmen

Die Staufachstelle unterbreitet Vorschläge und Massnahmen zur Verhinderung von bzw. zum Abbau von Verkehrsstaus. Besondere Bedeutung kommt dabei der Zusammenarbeit mit anderen Fachstellen zu (Bundesamt für Strassen ASTRA, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme IVT der Eidgenössischen Hochschule Zürich ETHZ und andere).

- Beratungen

Die Staufachstelle berät die mit Staufragen befassten Behörden. Sie ist Anlaufstelle für die Öffentlichkeit und für die Verbände im Zusammenhang mit Verkehrsstaus.

Auftrag Task Force Anti-Stau

Sie hat den Auftrag, die Behörden bei der Umsetzung ihres Auftrags zur Stauverhinderung und Staubekämpfung zu beraten. Zu diesem Zweck wird sie 2 bis 3 Mal jährlich über die Entwicklung der Stausituation auf den Strassen des Kantones Basel-Landschaft sowie über die realisierten, eingeleiteten und geplanten Massnahmen informiert. Die Task Force hat konsultativen Charakter ohne Entscheidungsbefugnisse.

2 Definition Verkehrsstau

2.1 Grundlagen

Als Grundlage zur Bestimmung von Stausituationen auf dem Strassennetz werden die Verkehrsqualitätsstufen nach VSS verwendet. Diese orientieren sich an den „Level of Services“ nach dem amerikanischen Highway Capacity Manual (HCM).

Demnach werden als Stau die Verkehrsqualitätsstufen E und F bezeichnet. Dies entspricht der objektiven, physikalisch messbaren Betrachtung. Bei der Behandlung des Themas ist allerdings zu berücksichtigen, dass sich subjektive Beobachtungen nicht immer eindeutig diesen Verkehrsqualitätsstufen zuordnen lassen.

Im Rahmen einer repräsentativen Umfrage des ASTRA konnte festgestellt werden, dass insgesamt 91% der Befragten Stau als stockenden, zähflüssigen Kolonnenverkehr mit deutlicher Verminderung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit und zeitweiligem Stop and Go oder absoluten Stillstand (ca. 60%) bezeichnen. Diese Aussage entspricht den beiden Verkehrsqualitätsstufen E (stark gebundener, teilweise instabiler Verkehrsfluss) und F (Unterbrechung, Stillstand, dauernd instabiler Verkehrsfluss).

Verkehrsqualitätsstufen A bis F gemäss SN 640 017a) für Verkehrselemente in den Normen SN 640 018 bis 640 024 definiert

Beispiel SN 640 018 Freie Strecken auf Autobahnen, verkehrstechnische Grundlagen

	Verkehrsfluss	Qualität
A	Vollkommen frei	Ausgezeichnet
B	Nahezu frei, stetig	Gut
C	Teilweise gebunden, stabil	Befriedigend
D	Gebunden, annähernd stabil	Ausreichend
E	Stark gebunden, teilweise instabil	Mangelhaft
F	Unterbrochen, Stillstand, dauernd instabil	Überlastet

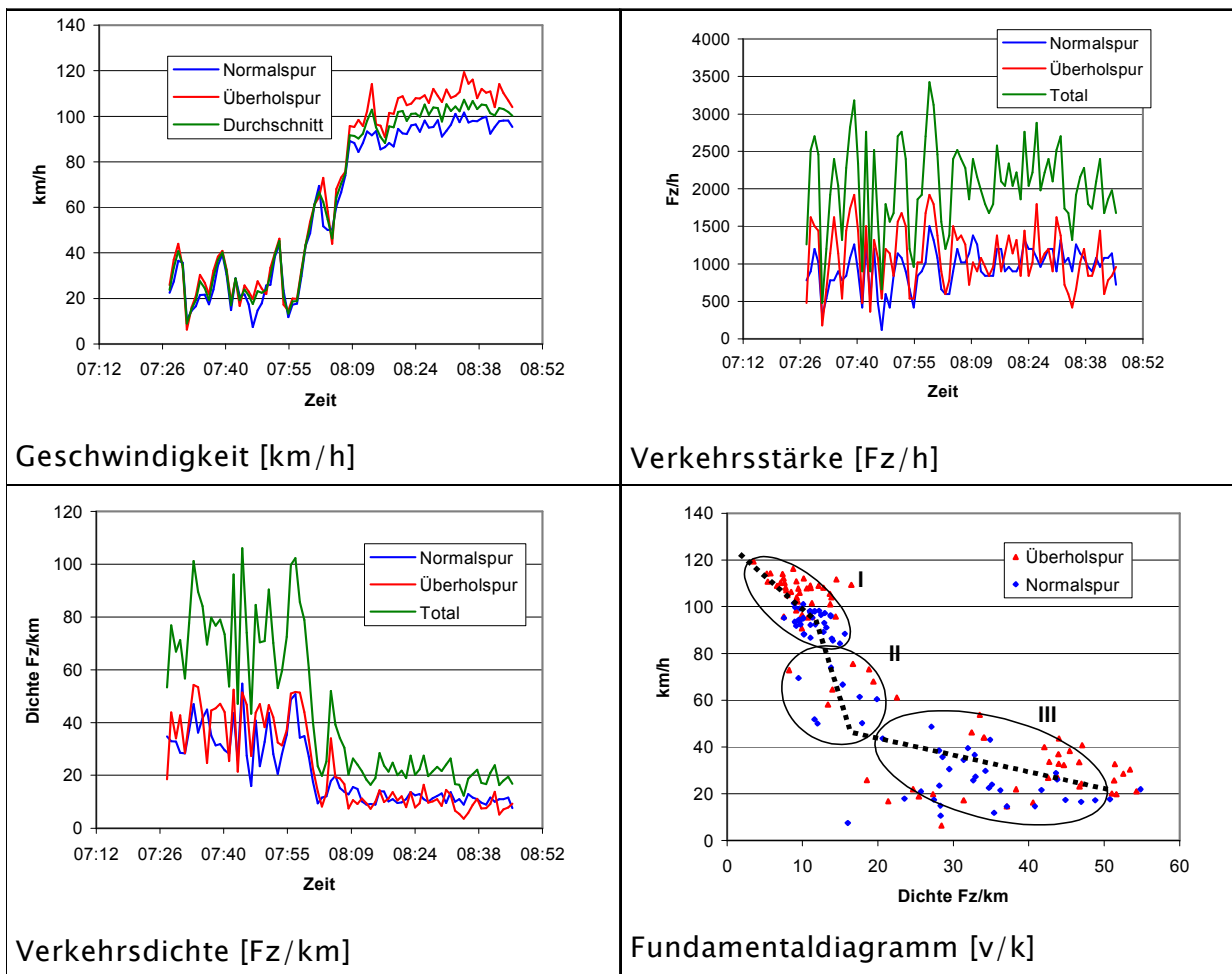
2.2 Datenerfassung und Analyse

Die untenstehenden Diagramme zeigen die massgebenden Parameter zur Festlegung der Verkehrsqualitätsstufen auf einer zweispurigen Autobahn:

1. die Verkehrsstärke (Fahrzeuge/Stunde)
2. die Verkehrsdichte (Fahrzeuge/Kilometer)
3. die Geschwindigkeit (Kilometer/Stunde)

Diese Parameter eignen sich für die Stauanalyse. Sie sind zur Darstellung auf der Staukarte jedoch für den Laien nicht geeignet.




Mit dem sogenannten Fundamentaldiagramm kann die Klassierung der Verkehrsqualitätsstufen vorgenommen werden. Bei grossen Geschwindigkeitsdifferenzen ist eine Klassierung eindeutig.



2.3 Definition

Für die Datenbank und die Staukarte wird folgende Bezeichnungen in Anlehnung an bestehende Systeme im deutschen Sprachraum vorgeschlagen:

Die Verkehrsqualitätsstufen A bis F gemäss SN 640 018 werden wie folgt zusammengefasst:

A und B:	normaler Verkehrsfluss mit grüner Farbe	
C und D:	zähflüssiger Verkehr mit gelber Farbe	
E und F:	stockender Verkehr/Stau mit roter Farbe	

2.4 Der Travel Time Index (TTI)

Ein weiteres Mass für die systematische Staubeschreibung ist der Travel Time Index (Reisezeit Index). Der TTI gibt das Verhältnis der Fahrzeit im gestauten/ungestauten Zustand wieder.

Ein Beispiel:

Auf der Rheinstrasse kann man den Abschnitt zwischen Umfahrung Liestal und Hülften ohne Stau in 3 Minuten zurücklegen.

Der TTI von 1,5 sagt aus, dass nun mit einer Reisezeit von $1,5 \times 3 \text{ Minuten} = 4,5 \text{ Minuten}$ gerechnet werden muss.

Die Verlustzeit beträgt $4,5 - 3 = 1,5 \text{ Minuten}$

Der TTI hat zur Staubeschreibung folgende Vorteile:

- Der TTI ist einfach, ohne grosse Messsysteme zu ermitteln (Reisezeit stoppen). Der Beurteilende begibt sich selbst in den Stau. Sein Fahrgefühl und das Fahrverhalten können in die Beurteilung miteinbezogen werden.
- Der TTI lässt sofort Rückschlüsse auf die Verlustzeit zu.
- Der TTI kann mit anderen Strassenabschnitten oder Regionen verglichen werden.
- Die Ermittlung des TTI ist plausibel und entspricht dem Gedankengang der Menschen, welche täglich mit dem Verkehrsstau konfrontiert werden.

FAZIT

Mit der Ermittlung des TTI kommen wir rasch und ohne teure Telematikinstrumente zu einer Bestandesaufnahme (Staukarte). Die Werte hängen aber von Versuchsfahrten ab. Die Staufachstelle wird im Verlauf der kommenden Monate überprüfen, welche Möglichkeiten bezüglich Datenerfassung vorhanden sind.

3 Staukarte/Staudatenbank

3.1 Ziele

Mit der Staukarte kann die Stausituation (Lagebild) abgebildet werden.

Die Darstellung erlaubt die unterschiedliche Klassierung von Staubegebenheiten und vor allem auch von Stauformen. Dies wiederum erlaubt eine Setzung der Prioritäten bei den zu treffenden Massnahmen und eine entsprechende Erfolgskontrolle.

Die Karte gibt Auskunft auf folgende Fragen:

- Wo ereignen sich Staus im Kanton Basel-Landschaft?
- Wann ereignen sich Staus im Kanton Basel-Landschaft? (Tageszeit, Wochentage, Jahreszeiten)
- Wie gross sind die Verlustzeiten die ein solcher Stau verursacht?
- Was sind/waren die Ursachen für den Stau?

Auf der Karte können auch weitere Ergebnisse aus der Stau-Datenbank visualisiert werden.

- Stausituationveränderungen
- Tagesganglinien
- Stau in Ausnahmesituationen (Unfall, Baustelle, Grossanlass)

3.2 Kontinuierliche Weiterentwicklung

Nach dem Aufbau kann weiter entschieden werden, ob die Staukarte und die Datenbank in ein Stauinformationssystem ausgebaut wird. Beispiele für solche Systeme existieren in den Nachbarländer der Schweiz, z.B. Deutschland. Dort und vor allem in den Ballungsräumen der USA sind flächendeckende Online - Stauinformationssysteme seit geraumer Zeit im Einsatz.

Der Stau macht bekanntlich an den Grenzen nicht halt. Deshalb wird eine Kontaktaufnahme mit den Nachbarkantonen während dem Aufbau der Datenbank und der Staukarte angestrebt.

In der nächsten Zeit wird mit dem ASTRA ein Treffen vereinbart, in welchem über eine landesweite Lösungsstrategie gesprochen wird.

3.3 Welche Gebiete werden auf der Staukarte abgebildet?

Mit der Staukarte soll ein rascher Überblick über die Staulage vermittelt werden. Bereits heute ist bekannt, wo die Stauschwerpunkte im Kanton Basel-Landschaft sind; Sie liegen in den dichtbevölkerten Tälern.

Die Erhebung für die Staukarte wird in Etappen gegliedert.

Die 1. Etappe (siehe Staukarte 1. Etappe im Anhang) sieht neben den oben erwähnten Talschaften auch die Aufnahme der A2 zwischen Augst und Bülchen vor. Dies im Hinblick auf die baldige Sanierung des Arisdörfertunnels.

Die Staukarte soll mit späteren Etappen ergänzt werden.

Zusätzlich wird der Stauzustand erhoben und in geeigneter Form dargestellt:

- bei lokalen Grossereignissen (St. Jakob)
- bei Unfällen auf den Nationalstrassen
- bei Ferienverkehr
- bei grossen Baustellen auf dem Strassennetz
- bei Bedarf im lokalen Strassennetz

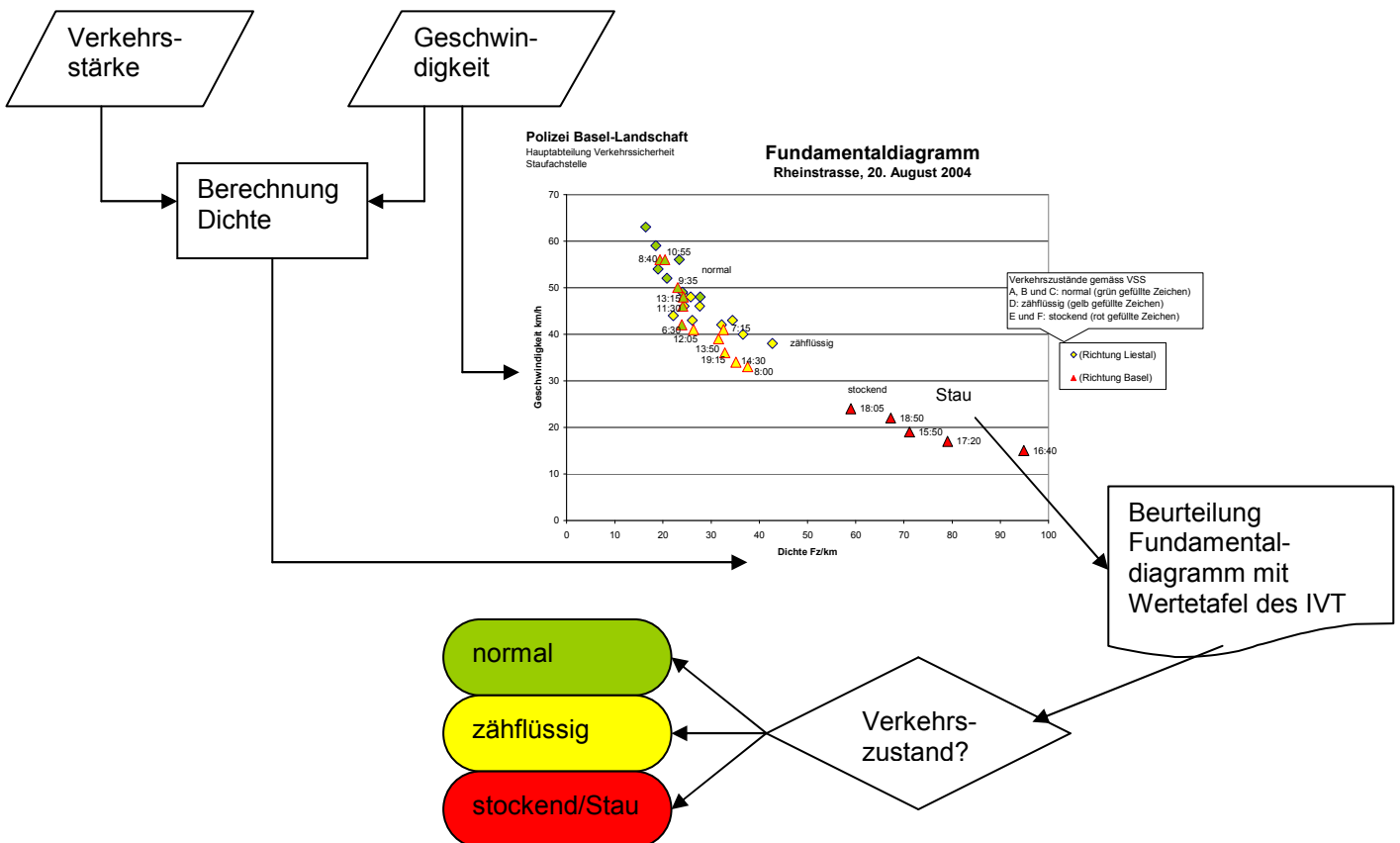
3.4 Erste Resultate

3.4.1 Die Aufnahme

Die Achse H 2 (Hülften-Rheinstrasse-Umfahrung Liestal-J2 bis Sissach-Ortsdurchfahrt Sissach) wurde vor der Realisierung der Kapazitätsoptimierung Rheinstrasse aufgenommen. Zwischen 6:30 Uhr bis 19:30 wurde der Abschnitt befahren. Es erfolgte eine Aufnahme der Verkehrsqualitätsstufen in kleinst möglichen Segmenten. Bei den Abschnitten Rheinstrasse bei Frenkendorf/Füllinsdorf und Ortsdurchfahrt Sissach wurden die Durchfahrtszeiten gestoppt.

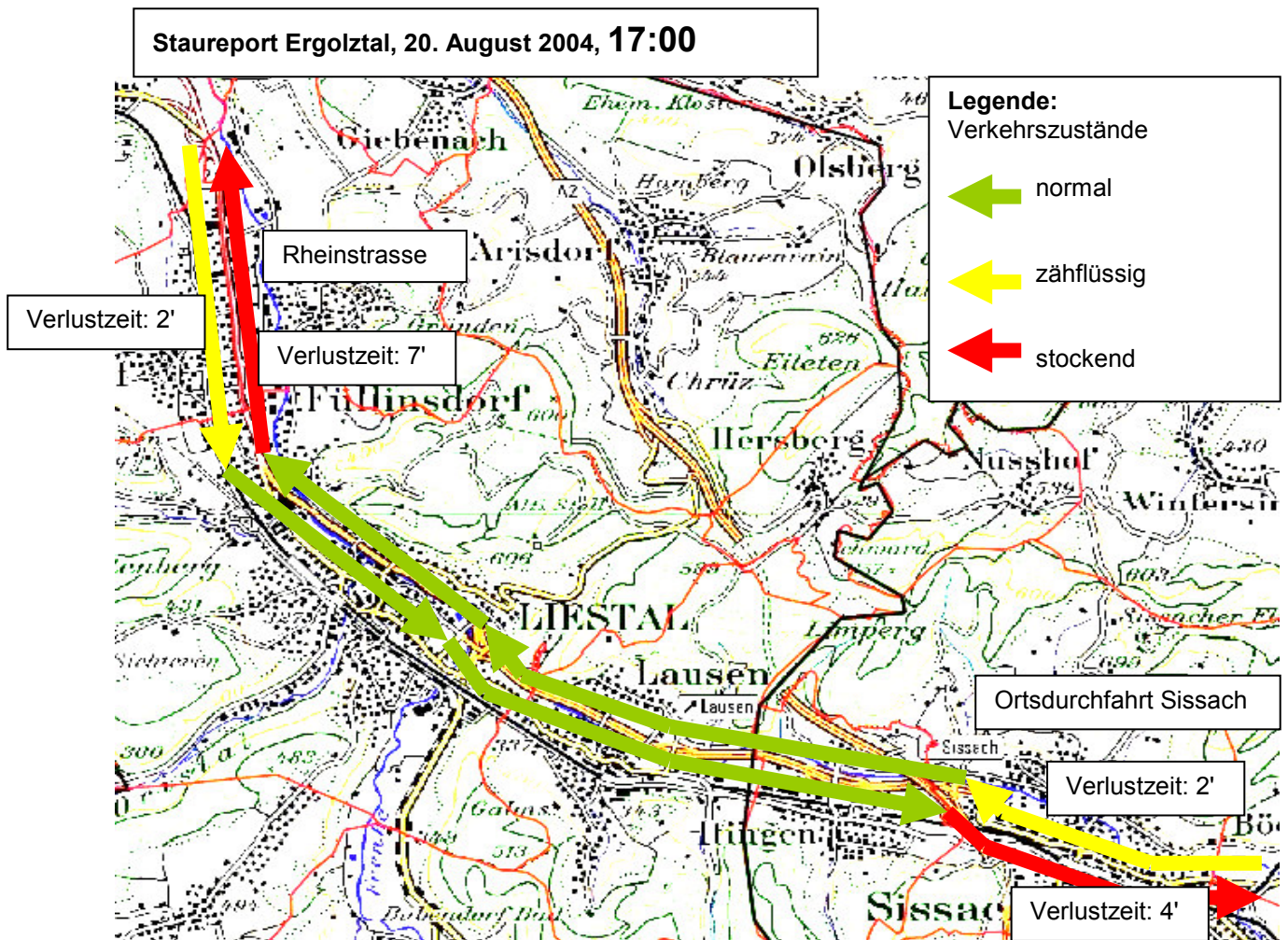
3.4.2 Analyse

Mit den Handaufzeichnungen der Verkehrsqualitätsstufen, den Daten aus der Datenbank und den Daten der Zählstellen des Tiefbauamtes wurde eine grafische Auswertung und Analyse vorgenommen. Ziel dieser Graphischen Analyse ist es, Verkehrszustände über einen gesamten Abschnitt den Kategorien normal, zähflüssig oder stockend zuzuordnen.



3.4.3 Staukarte

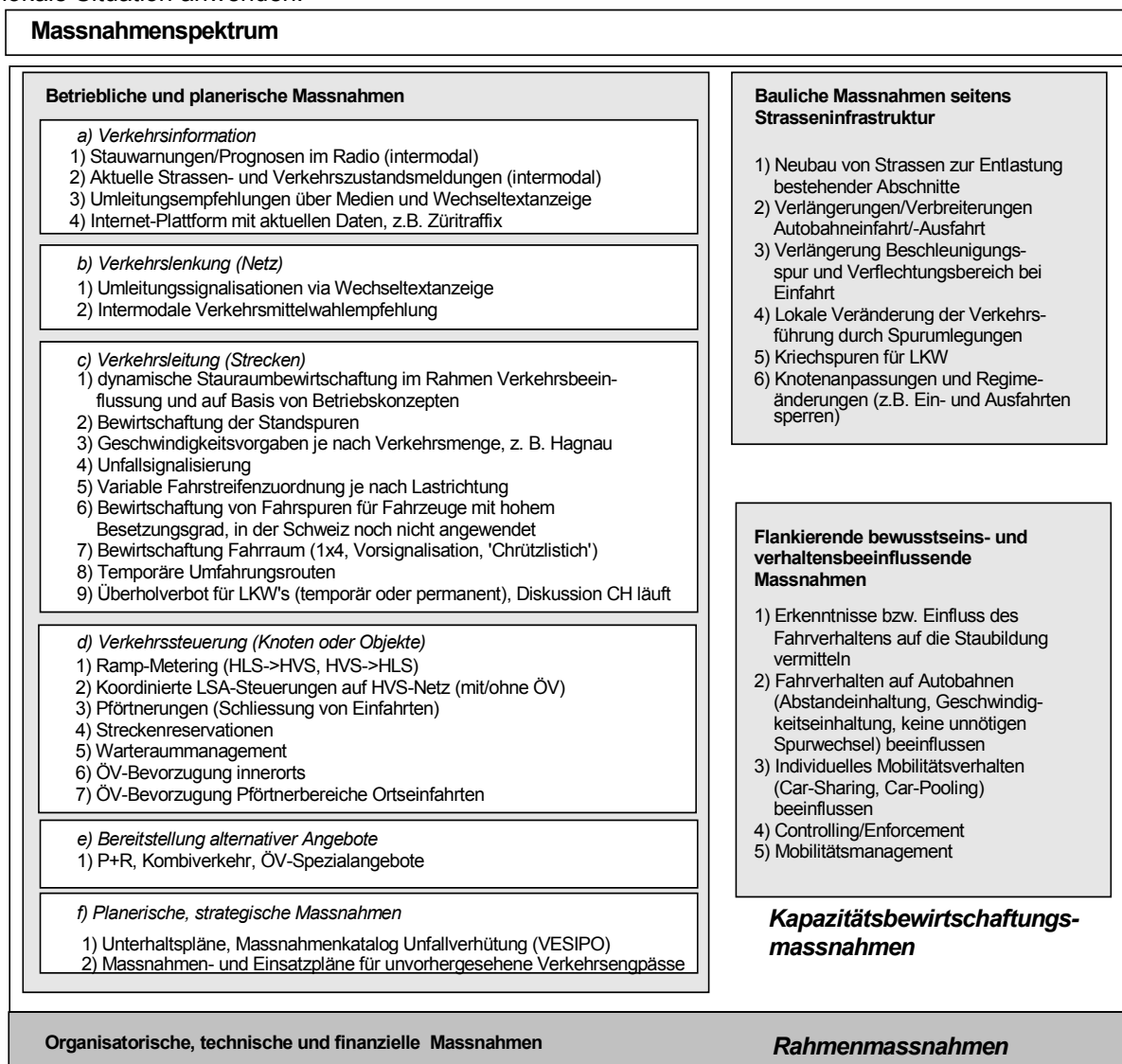
Als vorläufiges Endprodukt aus dem Staureport resultiert die Staukarte. Sie zeigt eine Momentaufnahme für den betrachteten Abschnitt.



4 Massnahmen zur Stauvermeidung und –verminderung

4.1 Überblick über die grundsätzlich möglichen Massnahmen

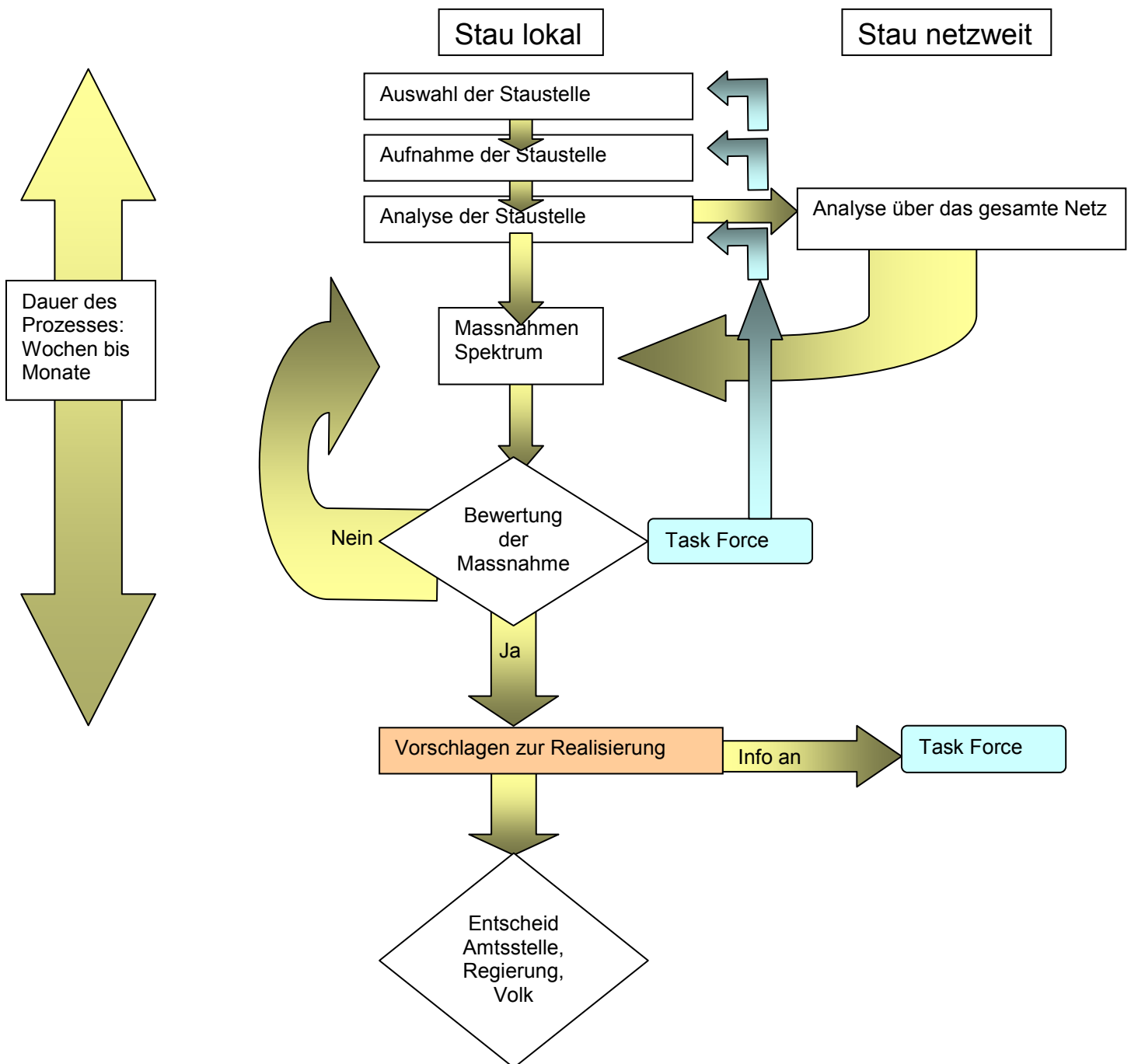
Die nachfolgende Abbildung zeigt das gesamte Massnahmenspektrum, welches die Ziele im Sinne der Anti-Stauintiative unterstützen kann. Es handelt sich hierbei um einen Überblick und theoretischen Ansatz zur Vollständigkeit hinsichtlich des Handlungsspielraums. Einzelne Massnahmen lassen sich nicht auf eine lokale Situation anwenden.



Quelle: Studie KABEWISTRA, ASTRA modifiziert durch Staufachstelle Basel-Landschaft

4.2 Vorgehen zur Selektion relevanter Massnahmen

Die Abbildung zeigt das Vorgehen zur Selektion der Anti-Stau-Massnahmen.



4.3 Geplante und getroffene Massnahmen

Der Beschrieb der getroffenen Massnahmen gliedert sich entsprechend dem Massnahmenspektrum unter 4.1.

Bis zur Einsetzung der Staufachstelle und der Inbetriebnahme der Task Force Antistau wurden im Sinne der Initiative (§43^{bis} des Strassengesetzes; Änderung vom 18. Mai 2003) folgende Massnahmen zur Stau-reduktion geplant, beschlossen und umgesetzt:

Geplante Massnahmen

Bauliche Massnahmen seitens Strasseninfrastruktur

- Der Richtplan mit der Trasseefreihaltung für die Südumfahrung ist in der Phase der Vernehmlassung.
- Umfahrung Laufen, H 18: Das Volk hat ja zur Projektierung gesagt. Die Planungsstudie liegt vor. Die Auswertung erfolgt im ersten Semester 2005. Der Regierungsrat hat infolge der Sparmassnahmen eine Sistierung aller weiteren Planungsarbeiten verfügt.

Beschlossene, aber noch nicht umgesetzte Massnahmen

Betriebliche und planerische Massnahmen; Verkehrslenkung

Für planbare Ereignisse wie Baustellen auf der A2 werden Massnahmeprojekte ausgearbeitet. Für die Instandsetzung 'Tunnel Arisdorf' ist beispielsweise eine Verkehrslenkung mit Wechseltextanzeigen über die Verzweigung Birrfeld vorgesehen.

Bauliche Massnahmen seitens Strasseninfrastruktur

- Massnahmenprojekt Instandsetzung Tunnel Arisdorf A2
- Verkehrskonzept Erhaltungsabschnitt A2 Basel-Augst, Erweiterung der Massnahmen gegen die Verkehrsüberlastung während der Bauzeit
- H2 Pratteln – Liestal: Die Ergänzungen zum Bauprojekt werden erarbeitet. Die Finanzierungsfrage wird geprüft.

Flankierende bewusstseins- und verhaltensbeeinflussende Massnahmen

Laufende Verkehrsüberwachungen und Verfolgung der Regelübertretungen (Controlling/Enforcement)

Umsetzung des Geschwindigkeitskontroll – Konzeptes der Polizei BL. Neu ist vorgesehen, im Belchen Tunnel eine Abschnittsgeschwindigkeitskontrolle (AGK) einzuführen.

Fahrverhalten auf Autobahnen beeinflussen

Mit der Harmonisierung der Geschwindigkeiten wird der Verkehrsfluss verstetigt und so die Kapazität erhöht.

Umgesetzte Massnahmen

Betriebliche und planerische Massnahmen; Verkehrsinformation

Das neue Verkehrsleitsystem (VLS) in der Hagnau erfasst den Verkehrszustand zwischen Hagnau und Anschluss Pratteln auf der A2. Der Zustand wird durch die Verkehrsleitzentrale (VLZ) der Autobahnpolizei in Sissach beurteilt. Verkehrsinformationen gelangen via der VLZ Sissach an die Viasuisse in Biel. Von dort finden die Informationen ihre Verbreitung.

Verkehrsleitung

Auf dem Streckenabschnitt kann mit dem VLS die Geschwindigkeit je nach Verkehrszustand angepasst werden.

Eine Bewirtschaftung des Fahrtraumes (Chrüzlistich) ist möglich und wird angewendet.

Regelmässig finden Koordinationssitzungen bezüglich Verkehrslenkungs- und Verkehrsleitungsmassnahmen zwischen der Polizei und dem Tiefbauamt statt.

Planerische, strategische Massnahmen

Die Einsatzpläne für Hochleistungsstrassentunnels wurden entsprechend neuen Vorgaben erarbeitet.

Im Leistungsauftrag der Polizei Basel-Landschaft wird die rasche Freigabe der Verkehrsfläche nach Unfällen definiert. Der Leistungsauftrag wird umgesetzt und kann auch eingehalten werden. Hierzu wird die zeitliche Verfügbarkeit der Polizeikräfte sichergestellt.

Entsprechend den Bundesvorgaben gewährleistet das Tiefbauamt Basel-Landschaft, mit einer neuen Organisation des technischen Dienstes, jederzeit seine Einsatzbereitschaft.

Auch seitens des Unterhaltsdienstes wird eine hohe Einsatzbereitschaft und Verfügbarkeit sicher gestellt.

Bauliche Massnahmen seitens Strasseninfrastruktur

- Das Verkehrsleitsystem VLS BS/BL 1. Etappe
- Kapazitätsoptimierung Rheinstrasse

Flankierende bewusstseins- und verhaltensbeeinflussende Massnahmen;

Laufende Verkehrsüberwachungen und Verfolgung der Regelübertretungen (Controlling/Enforcement)

Ziel ist ein disziplinierteres Fahrverhalten. Das Potential ist nicht zu unterschätzen, da mit dem Rückgang der unfallbedingten Staus gerechnet wird. Bei einer konsequenten Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit von Lastwagen würden die sogenannten 'Elefantenrennen' praktisch verschwinden (ausgenommen auf Kriechspuren).

Diese Massnahmen (Controlling/Enforcement) gehören zum Leistungsauftrag der Polizei und werden laufend gemäss dem Stand der Technik angepasst (siehe 'Beschlossene aber noch nicht umgesetzte Massnahmen').

Organisatorische, technische und finanzielle Rahmenmassnahmen

Mit der Einführung des Paragraphen 43bis im kantonalen Strassengesetz wurden die Weichen für ein umfassendes Staumanagement im Kanton Basel-Landschaft gestellt. Das Organ der Task Force ist nun in Funktion und die finanziellen Mittel für die Personalkosten sind gesichert.

Die Stellenbesetzung bei der Polizei ist erfolgt.

Die Zusammenarbeit zwischen den Kantonen und mit ausserkantonalen Stellen erfolgt seit längerer Zeit in folgender Form:

- Koordination der Verkehrsleitung und -lenkung bei Baustellen, Grossveranstaltungen und Unfallereignissen, welche über die Kantonsgrenzen hinaus wirken.
- Koordination der kantonalen Strassenbaustellen.
- Zusammenarbeit und Koordination mit den Bundesstellen in Fragen des Strassen- und Schienenbaus sowie in Fragen des Unterhaltes.

5 Ziele der Task Force Anti-Stau und weiteres Vorgehen

5.1 Ziele der Task Force Anti-Stau

1. Information und Diskussion über aktuelle Projekte, Ereignisse und Massnahmen
2. Durchführung von Reviews bei Schlüsselprojekte Verkehr, mittelfristige Verkehrsplanung, Organisation Bereich Verkehr
3. Formulierung quantitativer Stauabbau-Ziele mit Empfehlungen an die Behörden
4. Fachliche Freigabe periodischer Anti-Staubericht
5. Innovation durch Einbringen von Lösungsansätzen für akute und zukünftige Stauprobleme

5.2 Weiteres Vorgehen

Die vielen Schwerpunkte zu unterschiedlichen Themen werden zeitlich gestaffelt und auf die kommenden Task Force Anti-Stau Sitzungen verteilt.

Das Programm 2005/2006 sieht folgende Schwerpunkte vor:

Schwerpunkt Baustelle Tunnel Arisdorf:

Die Massnahmen zur Staubewältigung am Tunnel-Arisdorf werden einer Wirksamkeitsüberprüfung unterzogen. Die Resultate werden vorgestellt und eine weitere Optimierungsmöglichkeiten überprüft. Beginn der zweiten Etappe 12. September 2005.

Zeitpunkt: 2. Semester 2005

Schwerpunkt Feiertags- und Ferienstau:

Ziel ist es, das Massnahmen-Konzept vorzustellen und zu überprüfen. Die Möglichkeiten und Grenzen einer optimalen Vorbereitung sollen klar festgehalten werden.

Zeitpunkt: 2. Semester 2005

Schwerpunkt Neue Stau-Informationssysteme:

Es ist vorgesehen, über die angewandte Praxis der Stauinformation zu orientieren. Weitere Möglichkeiten und deren Vor- bzw. Nachteile sollen behandelt werden.

Zeitpunkt: 2. Semester 2005

Schwerpunkt Stau infolge Unfälle, Pannen

Die Ereignisbewältigung durch die Polizei und das Tiefbauamt werden vorgestellt. Die Frage nach einer weiteren Optimierung soll diskutiert werden.

Zeitpunkt: 1. Semester 2006

Schwerpunkt Absichten und Strategien ÖV

Der ÖV spielt im Agglomerationsbereich Basel ein gewichtige Rolle. Ziel ist es, die Absichten und Strategien sowie die Möglichkeiten für den Stau-Abbau in unserer Region zu kennen.

Gleichzeitig wird das Gremium des Koordinationsmittels Verkehr vorgestellt.

Zeitpunkt: 1. Semester 2006

H2 Pratteln - Liestal

Review ergänzen betreffend Verkehrsmanagement Endzustand
Zeitpunkt: 1. Semester 2006

Schwerpunkt Staukarte/Staudatenbank:

Die Staukarte wird bereits im Kapitel 3 vorgestellt. Für die Aufnahmen wird der Zwischenstand Ende 2005 präsentiert. Im Jahr 2006 sollen in Projektgruppen zu Hauptstauunkten Massnahmen erarbeitet werden und Ende 2006 der Task Force vorgestellt werden.

Schwerpunkt Verkehrsleitsystem Basel-Augst:

Hier wird die Funktion der Anlage vorgestellt. Die Wirkung auf die Staubekämpfung sowie das Optimierungspotential werden abgeschätzt.

Gleichzeitig wird das Konzept Harmonisierung der Geschwindigkeiten auf der HLS vorgestellt.

Die Gewährleistung des Verkehrsflusses auf der HLS und deren Konzeptansätze passen in denselben Themenkreis.

Zeitpunkt: 2. Semester 2006

Erhaltungsabschnitt Basel-Augst

Review ergänzen betreffend Verkehrsmanagement Realisierungsphase nach erster Phase / vor zweiter Phase (Endzustand unter Schwerpunkt VLS Basel-Augst)

Zeitpunkt 2. Semester 2006

Schwerpunkt Finanzierung der Anti-Stau Massnahmen

Unter diesem Thema soll die Finanzierung des Strassenbaues und generell die Finanzierung im Strassenverkehr betrachtet werden. Die Auswirkungen des neuen Finanzausgleiches werden abgeschätzt. Ohne diese Rahmenbedingungen sind keine Anti-Stau Massnahmen denkbar.

Zeitpunkt: 1. Semester 2007

Mit dieser Themenpalette können die Ziele der Task Force erreicht werden.

POLIZEI BASEL-LANDSCHAFT

Hauptabteilung Verkehrssicherheit
Leiter Staufachstelle Martin Strübin