

Bericht an den Landrat

Bericht der: Bau- und Planungskommission

vom: 23. Mai 2016

Zur Vorlage Nr.: [2016-039](#)

Titel: **Formulierte Gesetzesinitiative «zur Verkehrs-Kapazitätssicherung der Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal (Rheinstrasse Pratteln/Liestal-Initiative)»; Ablehnung und Gegenvorschlag**

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)

2016/039

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend formulierte Gesetzesinitiative «zur Verkehrs-Kapazitätssicherung der Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal (Rheinstrasse Pratteln/Liestal-Initiative)»; Ablehnung und Gegenvorschlag

vom 23. Mai 2016

1. Ausgangslage

Am 6. Mai 2015 wurde die formulierte Gesetzesinitiative «zur Verkehrs-Kapazitätssicherung der Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal (Rheinstrasse Pratteln/Liestal-Initiative)» mit 1'678 gültigen Unterschriften eingereicht. Gegenstand der Initiative ist ein grundsätzlicher Verzicht auf einen Rückbau der Rheinstrasse (gemäss Projekt HPL Rheinstrasse Pratteln – Liestal). Sie verlangt einen 3-spurigen Ausbau der Rheinstrasse, der im Ereignisfall eine umgehende Umleitung des Verkehrs von der A22 auf die Rheinstrasse ermöglicht. Die von der Initiative geforderte umgehende Öffnung des Mehrzweckstreifens bedingt jedoch in jedem Fall umfangreiche elektromechanische Installationen in Form eines automatischen Systems zur Freigabe des Mehrzweckstreifens, Portale mit Wechselsignalen zur sicheren Führung des Verkehrs, Lichtsignalanlagen an den Knotenpunkten sowie eine ergänzende Verkehrsüberwachung. Zusätzlich werden umfangreiche bauliche Massnahmen erforderlich, um den Streckenengpass bei den bestehenden Brückenbauwerken über die A22 beim Kreisel Hülften zu beseitigen. Neben den erwarteten hohen Zusatzkosten für die Realisierung einer solchen automatisierten Anlage hält die Regierung fest, dass diese kaum siedlungsverträglich realisiert werden kann.

Aus diesem Grund hat der Regierungsrat entschieden, dem Landrat zu beantragen, der Gesetzesinitiative einen formulierten Gegenvorschlag gegenüberzustellen. Der Gegenvorschlag sieht als Ergänzung zu den bisherigen Planungen vor, dass im Bedarfsfall eine 3-streifige Verkehrsführung auf der Rheinstrasse innerhalb einer Frist von wenigen Tagen umgesetzt werden kann. Dies bedingt, dass Gestaltungselemente in der Art ausgebildet werden, dass sie im Ereignisfall einfach und schnell entfernt werden können. Die Knotenpunkte und wichtigen Fussgängerquerungen müssen mit Lichtsignalanlagen ergänzt werden, um den Verkehrsfluss auf der Rheinstrasse sicherzustellen und den Verkehr auf den zufließenden Strassenästen regeln zu können. Im Abschnitt Wölferstrasse bis Kreisel Hülften muss im Weiteren eine temporäre Einfahrt zur A22 eingerichtet werden, um den Kreisel Hülften und die vorgelagerten zweistreifigen Brückenbauwerke mit einer dritten Spur vom Verkehr zu entlasten.

– Vorgeschichte und Kostenfolge

Das ursprüngliche Projekt der Rheinstrasse wurde 2002 rechtskräftig. Das Betriebskonzept sieht eine zweistreifige Verkehrsführung (Fahrbahnbreite 7.00 m mit durchgezogenem Mittelstreifen), ein beidseitiges Trottoir (Breite 2.00 m) und eine einseitige Grünrabatte mit Baumallee (3.00 m) vor. Separate Velostreifen sind nicht vorgesehen. Linksabbieger resp. Linkseinmünder werden nicht zugelassen.

Gegen dieses Projekt meldeten die Gemeinden und das Gewerbe Bedenken an, da sie einerseits eine Benachteiligung des Gewerbes, andererseits Quartiererschliessungsprobleme befürchteten. Dies verstand das Tiefbauamt als Auftrag, das Projekt zu ertüchtigen und dabei den Charakter der flankierenden Massnahme zur neuen Infrastruktur (dem 2013 eröffneten Schönthaltunnel) aufrecht

zu erhalten. Das ertüchtigte Projekt entstand in einem Mitwirkungsverfahren unter Einbezug der Bevölkerung. Als wichtigsten Unterschied zum ursprünglichen Projekt weist es eine Fahrbahnbreite von 9 Metern mit einem 2 Meter breiten Mehrzweckstreifen (Mittelspur) auf. Dieser soll auch das Linksabbiegen ermöglichen, das Überholen von Fahrrädern erleichtern sowie Raum geben für Querungsiseln.

Aufgrund der sich grundsätzlich widersprechenden Haltungen der interessensvertretenden Organisationen konnte keine einvernehmliche Lösung gefunden werden, weshalb der Prozess abgebrochen werden musste. Aufgelegt wurde schliesslich nur der Abschnitt Nord der Rheinstrasse nach dem Kreisel Hülften bis zum Knoten Wölferstrasse. Gegen das aufgelegte Teilprojekt gingen mehrere Einsprachen ein, die im September 2015 vom Regierungsrat abgewiesen wurden. Gegen diese Abweisung wurde in der Zwischenzeit von verschiedenen Einsprechern beim Kantonsgericht Beschwerde eingereicht; diese Beschwerdeverfahren sind noch pendent.

Die Kosten werden beim rechtskräftigen Projekt auf CHF 36.4 Mio., beim ertüchtigten Projekt auf CHF 38.8 Mio. geschätzt (+/- 15%). Die Initiative wird mit CHF 58.8 Mio. und der Gegenvorschlag mit CHF 42.8 Mio. veranschlagt (+/- 40%). Grundlage für Initiative und Gegenvorschlag ist das ertüchtigte Projekt. Das Tiefbauamt bezeichnet den Gegenvorschlag als «ertüchtigtes Projekt plus» und die Initiative als «ertüchtigtes Projekt plus plus». Das ursprüngliche Projekt, das allerdings als einziges rechtskräftig ist, wird als überholt betrachtet.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Bau- und Planungskommission befasste sich an den Sitzungen vom 21. und 28. April sowie an der Sitzung vom 5. Mai 2016 mit der Vorlage. Eine Anhörung des Vertreters des Initiativkomitees, Landrat Christoph Buser, fand am 28. April statt. Nebst Regierungsrätin Sabine Pegoraro und Generalsekretär Michael Köhn waren Oliver Jacobi, Leiter Tiefbauamt, sowie Urs Roth, stv. Leiter Tiefbauamt, anwesend.

2.1.1 Eintreten

Eintreten war unbestritten.

2.2. Detailberatung

Die Mitglieder der BPK setzten sich intensiv mit der Vorlage auseinander und nahmen die Gelegenheit für vertiefende bauliche, technische und rechtliche Fragen wahr, die vom Tiefbauamt teils schriftlich, teils mündlich beantwortet wurden. Ausserdem verlangte die Kommission eine synoptische Darstellung zwecks besserer Erfassung der vier verschiedenen Zustände (rechtskräftiges und ertüchtigtes Projekt, Initiative und Gegenvorschlag). Sie befindet sich im Anhang dieses Berichts.

2.2.1 Elektromechanische Systeme

Ein Thema, welches in der Kommission zu Diskussionen führte, betraf den Einsatz elektromechanischer Massnahmen gemäss der Initiative, insbesondere die Poller, die zu einem grossen Teil für die Mehrkosten von CHF 20 Mio. gegenüber dem ertüchtigten Projekt verantwortlich sind. Poller sind aber eine notwendige Einrichtung, um die Vorgabe der Initiative umzusetzen, die Rheinstrasse im Ereignisfall umgehend auf drei Fahrspuren umzustellen. Aktuell ist die Rheinstrasse mit mobilen Betonschutzinseln zur Fussgängerquerung versehen, die bei Bedarf entfernt werden können. Ein sofortiges Abräumen mittels Gabelstapler ist nicht möglich. Ein Poller lässt sich hingegen per Knopfdruck automatisch versenken. Die Umsetzung der Initiative würde es nötig machen, die Poller an mehreren Stellen entlang der Strasse zu montieren – zwecks optimaler Sicherung beidseits der Fussgängerquerung jeweils in doppelter Zahl und in Abständen von 150 bis 250 Metern. Beim Gegenvorschlag lässt sich auf Poller verzichten, wobei im Ereignisfall ein Stau in Kauf genommen würde.

Ein Kommissionsmitglied setzte ein Fragezeichen hinter die hoch veranschlagten Kosten von ca. 5 Mio. Franken für das Pollersystem. Das Tiefbauamt verwies auf die benötigte hohe Zahl an Pollern, wovon jeder rund 17'000 Franken kosten würde, wobei Einbau und Unterhalt noch nicht mitgerechnet sind. So muss die Funktionsfähigkeit der Poller mindestens zwei Mal im Jahr getestet werden.

Die Möglichkeit, die Mehrzweckspur in der Strassenmitte als Sperrfläche zu markieren, deren Sperrung bei Bedarf rasch und durchgehend aufgehoben werden könnte, wurde von den Verantwortlichen der BUD verneint. Sperrflächen dürfen nie befahren werden. Auch im Normalbetrieb wäre es nicht gestattet, die Sperrfläche zum Linksabbiegen zu befahren, was sich negativ auf die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe auswirken würde.

2.2.2 Tunnel

Einige Fragen betrafen die Verkehrsführung im Tunnel und was passiere, wenn dieser bei einem plötzlichen grösseren Brandereignis gesperrt werden müsste. In diesem Fall würden beide Tunnelröhren gesperrt: die «Ereignisröhre» sowie die zweite Röhre, die als Fluchtweg dienen würde. Der Verkehr würde dann auf die Rheinstrasse umgeleitet, die jedoch nur mit maximal drei Spuren betrieben werden kann. Auch bei einer längerfristigen Sperrung einer Tunnelröhre wäre es nicht möglich, die andere Röhre zweispurig zu betreiben. Der Tunnel ist technisch dazu nicht eingerichtet, da die Signale, die Lüftung etc. nur für die Befahrung in der jeweils einen Richtung ausgerichtet sind. Andernfalls müsste der Tunnel umgebaut werden – mit entsprechenden Kostenfolgen. Allein die jetzige elektromechanische Ausrüstung des Schönthaltunnels kostete 80 Millionen Franken. Wird der Gegenvorschlag angenommen, ist eine Evaluation vorgesehen, wie die Abwicklung des Verkehrs bei Sperrung einer Tunnelröhre möglichst effektiv zu realisieren ist. Dazu gehört auch die Prüfung der Machbarkeit (und der Kosten) von Gegenverkehr in einer Tunnelröhre. Auf Nachfrage informierte das Tiefbauamt, dass seit Inbetriebnahme des 2013 eröffneten A22-Abschnitts kein Ereignis eingetreten ist, das zur Aktivierung der dritten Spur im Sinne des Gegenvorschlags geführt hätte. In diesem Zeitraum gab es im Abschnitt Liestal-Hülften 18 Unfälle, davon drei im Tunnel. Als Vergleich dient der Eggfluetunnel, in dem es in den letzten 10 Betriebsjahren zu keinem grösseren Zwischenfall gekommen ist.

2.2.3 Umweltverträglichkeit

Ein Kommissionsmitglied wollte wissen, ob Initiative oder Gegenvorschlag eine neue Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nötig machen. Gemäss Einschätzung des Tiefbauamts kann auf eine UVP verzichtet werden, sofern nicht mehr Verkehr fliesst, als in der früheren UVP prognostiziert. Da nicht mehr Fahrspuren angeboten werden als zuvor und auch die Umverteilung von Spuren bei einer längerfristigen Tunnelröhrensperrung (eine im Tunnel, drei auf der Rheinstrasse) keine Kapazitätserweiterung zur Folge hat, sei man nicht nachweislich. Bezüglich des Lärms müssen laut Lärmschutzgesetz bei einer Veränderung der Verkehrsmenge erst dann Massnahmen ergriffen werden, wenn die Dauer der Umstellung ein Jahr überschreitet. Das Kommissionsmitglied zeigte sich von dieser Einschätzung nicht überzeugt und machte geltend, dass die damalige Umweltverträglichkeitsprüfung nur knapp bestanden wurde und heute mit mehr Verkehr als damals gerechnet werden muss.

2.2.4 Frage nach der Kostengenauigkeit

Einzelne Mitglieder kritisierten die relativ hohen Toleranzwerte bei den Kostenangaben für die Umsetzung der Initiative respektive des Gegenvorschlags. Die Genauigkeit der Kosten wird vom Tiefbauamt mit jeweils +/- 40 Prozent angegeben, während beim rechtskräftigen und beim ertüchtigten Projekt die Abweichung nur +/- 15 Prozent beträgt. Die Vertreter des Tiefbauamts erklärten den Unterschied mit dem jeweiligen Stadium der Planung. Sowohl das rechtskräftige (2002) als auch das ertüchtigte (2011) Projekt sind weiter fortgeschritten. Dadurch können deren Kosten auch genauer beziffert werden. Bei Initiative und Gegenvorschlag hingegen handelt es sich nicht um eigentliche Projekte, sondern eher um Projekt-Philosophien bzw. Projekt-Grundlagen, was deshalb eine grosse Ungenauigkeit mit sich bringe. Eine verlässlichere Schätzung der Kosten könne erst erfolgen, wenn die Initiative bzw. der Gegenvorschlag angenommen seien und sodann auf der

entsprechenden Basis konkrete Projektansätze entwickelt werden könnten. Das Tiefbauamt liess wissen, dass die 18 Monate, die bei Annahme der Initiative zur Ausarbeitung eines fertigen Projekts blieben, bei einem derart komplexen Projekt nicht ausreichen werde, um die Kostenfrage seriös zu klären. Die Initianten ihrerseits bestreiten die in der Vorlage bezifferten Kosten von insgesamt CHF 60 Mio. (plus CHF 20 Mio. gegenüber dem ertüchtigten Projekt) zur Umsetzung der Initiative. Das Komitee ist daran, diesbezüglich eine externe (Zweit-)Beurteilung einzuholen.

2.2.5 Ausnahmetransporte

Die Nachfrage, ob Ausnahmetransporte vom Typ I bei Initiative und Gegenvorschlag weiterhin gewährleistet seien, wurde vom Tiefbauamt bejaht. Es handelt sich dabei um Transporte, für die eine Durchfahrtsbreite von 6.50 Metern zu gewährleisten ist. Gemäss Beschluss sämtlicher Kantonsregierungen hat der Kanton die Durchfahrt zu ermöglichen, was bei besonderen Dimensionen dazu führen kann, dass allfällige Hindernisse temporär abzuräumen sind. Diese Transporte sind aber meistens schon ein Jahr im Voraus bekannt.

2.2.6 Frage der Umsetzung

Ein besonderes Augenmerk richteten die Kommissionsmitglieder auf die Frage, was passieren würde, wenn sowohl Initiative als auch Gegenvorschlag vom Volk abgelehnt würden. Aus rechtlicher Sicht ist klar, dass somit das ursprüngliche Projekt von 2002 seine rechtskräftige Geltung behalten würde. Allerdings bliebe der Ertüchtigungsbedarf bestehen, da sich laut Tiefbauamt sowohl die Fachleute als auch Kanton, Anstössergemeinden sowie zahlreiche Strassenanrainer einig sind, dass die aktuellen Bedürfnisse durch das rechtskräftige Projekt nicht bzw. nur sehr unzureichend erfüllt würden. Um dies zu ändern, bräuchte es das ertüchtigte Projekt und dessen Planauflage. Würde dieses dann abgelehnt, müsste unter Beachtung des Ablehnungsgrunds sodann entschieden werden, ob das ertüchtigte Projekt entsprechend anzupassen oder ob ein neues Projekt (allenfalls auf Basis des rechtskräftigen Projekts von 2002) zu entwickeln wäre. In beiden Fällen muss das Projekt als kantonaler Nutzungsplan beschlossen und öffentlich aufgelegt werden (mit erneuter Einsprachemöglichkeit).

Ein Kommissionsmitglied stellte sich auf den Standpunkt, dass das rechtskräftige Projekt immerhin einmal gewollt war und nicht ohne Grund Rechtsgültigkeit erlangte. Sowohl Initiative als auch Gegenvorschlag seien in der Folge abzulehnen (siehe Punkt 2.2.7).

2.2.7 Anträge aus der Kommission

Aus der Kommission gingen von einer Seite verschiedene Anträge zum Gegenvorschlag (Änderung des Strassengesetzes) ein (BPK-Beschluss vom 28. April):

- In § 43d Abs. 1 wurde die Streichung des Zusatzes «mit 3 Fahrstreifen» im letzten Satz beantragt. Diese Formulierung könnte dahingehend interpretiert werden, dass die Rheinstrasse permanent (statt nur im Ereignisfall) mit drei Fahrstreifen zu betreiben sei. Der Antrag wurde mit 8:2 Stimmen bei einer Enthaltung abgelehnt.
- Weiter wurde die Streichung des ersten Satzes in Abs. 2 beantragt, wonach auf der Fahrbahn (ab Knoten Rheinstrasse/Wölferstrasse südwärts bis zum Kreisel Schauenburgstrasse) die Breite von mindestens 9 Metern einzuhalten sei. Der Antrag wurde mit 7:1 Stimmen bei drei Enthaltungen abgelehnt.
- Auch der Antrag auf Streichung von Abs. 6 – beinhaltend die Bestimmung, dass nach Inkrafttreten der vorgängigen Bestimmungen das rechtskräftige Projekt aufgehoben wird – wurde mit 7:1 Stimmen bei drei Enthaltungen abgelehnt.

Ebenfalls gingen Anträge zum Landratsbeschluss ein (BPK-Beschluss vom 5. Mai):

- Ein Kommissionsmitglied beantragte die Streichung von Punkt 1 (Zustimmung zur Änderung des Strassengesetzes), was mit 10:3 Stimmen abgelehnt wurde.
- In Punkt 2 wurde die Ergänzung beantragt, dass der Landrat sowohl die Gesetzesinitiative als auch den Gegenvorschlag ablehne. Dieser Antrag wurde mit 9:3 Stimmen bei einer Enthaltung abgelehnt.

- Dem unveränderten Punkt 2 (Empfehlung zur Ablehnung der Initiative) wurde mit 8:5 Stimmen zugestimmt.

3. Antrag an den Landrat

Die Bau- und Planungskommission empfiehlt dem Landrat mit 9:3 Stimmen bei einer Enthaltung, dem unveränderten Landratsbeschluss zuzustimmen.

23. Mai 2016 / mko

Bau- und Planungskommission

Hannes Schweizer, Präsident

Beilage/n

- Entwurf § 43 d Strassengesetz (unverändert)
- Entwurf Landratsbeschluss (unverändert)
- Vergleichende Gegenüberstellung der Rheinstrasse-«Projekte» (Synopsis)

Landratsbeschluss

über die formulierte Gesetzesinitiative „zur Verkehrs-Kapazitätssicherung der Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal (Rheinstrasse Pratteln/Liestal-Initiative)“

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der Änderung des Strassengesetzes gemäss Beilage wird zugestimmt.
2. Die formulierte Gesetzesinitiative „zur Verkehrs-Kapazitätssicherung der Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal (Rheinstrasse Pratteln/Liestal-Initiative)“ wird abgelehnt.
3. Im Rahmen der Volksabstimmung wird den Stimmberechtigten empfohlen, die formulierte Gesetzesinitiative „zur Verkehrs-Kapazitätssicherung der Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal (Rheinstrasse Pratteln/Liestal-Initiative)“ abzulehnen und der Änderung des Strassengesetzes im Sinne eines direkten Gegenvorschlags des Landrats zuzustimmen.

Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber:

Strassengesetz

Änderung vom ...

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

I.

Das Strassengesetz vom 24. März 1986 (GS 29.252; SGS 430) wird wie folgt geändert:

§ 43d Bauprojekt Rückbau der Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal (neu)

¹ Das umweltverträglich auszuführende Bauprojekt «Rückbau der Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal» ist vorsorglich so auszugestalten, dass für länger dauernde Sperrungen der A22, insbesondere der Tunnelröhren, die Rheinstrasse mit 3 Fahrstreifen betrieben werden kann.

² Ab dem Knoten Rheinstrasse/Wölferstrasse südwärts bis zum Kreisel Schauenburgstrasse hat die Fahrbahn eine Gesamtbreite von mindestens 9 Metern einzuhalten. Die 2-spurige Fahrbahn mit einem Mehrzweckstreifen in der Mitte und die Knoten sind so auszugestalten, dass bei voraussichtlich länger dauernden Sperrungen der A22, insbesondere der Sperrung einer oder beider Tunnelröhren wegen Schadenereignissen, eine temporäre 3-spurige Verkehrsführung innert weniger Tage eingerichtet werden kann.

³ Die Haltestellen für den öffentlichen Verkehr sind so zu realisieren, dass sie mit dem dreispurigen Verkehrsfluss verträglich sind.

⁴ Ab dem Knoten Rheinstrasse/Wölferstrasse ist vorsorglich eine temporäre Einfahrt in die A22 in Richtung Basel zu realisieren (als Ergänzung des Halbanschlusses Frenkendorf/Füllinsdorf Nord).

⁵ Den Bedürfnissen des Langsamverkehrs ist Rechnung zu tragen.

⁶ Mit Inkrafttreten dieser Bestimmungen werden sämtliche damit in Widerspruch stehenden kantonalen Nutzungsplanungen und damit zusammenhängende Beschlüsse, insbesondere das am 12. August 2002 rechtskräftig erklärte Teilprojekt Rheinstrasse, aufgehoben.

II.

Keine Fremdänderungen.

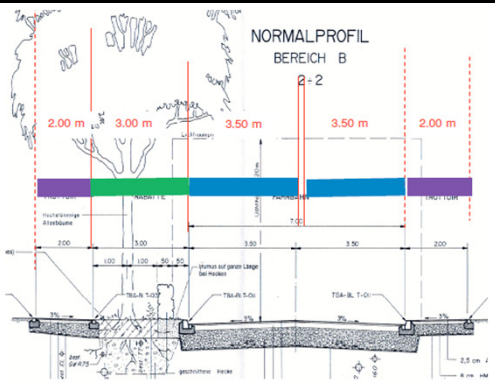
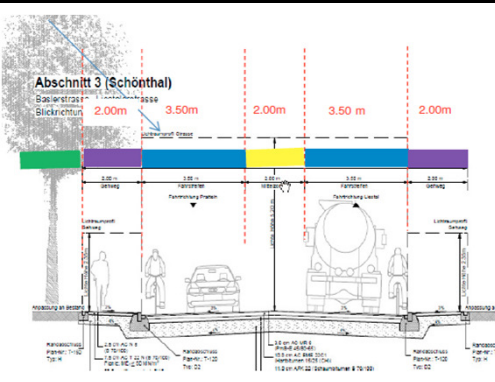
III.

Keine Fremdaufhebungen.

IV.

Der Regierungsrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens.

Gegenüberstellung Projekte bzw. Gegenvorschlag / Initiative

Kriterium / Massnahme	1	2	2a	2b
	Ursprüngliches Projekt 2002	Ertüchtigtes Projekt 2011	Gegenvorschlag	Initiative
Status	genehmigtes, rechtskräftiges Projekt	Entwurf Bauprojekt	Projektideen	Projektideen
Kosten	36.4 Mio	38.8 Mio	42.8 Mio	58.8 Mio
Differenz zu ertüchtigtem Projekt			4 Mio	20 Mio
Genauigkeit	+/- 15 %	+/- 15 %	Differenzkosten: +/- 40 %	Differenzkosten: +/- 40 %
Preisstand	2013	2013	2013 /2015	2013 /2015
Zusatzkosten Unterhalt pro Jahr; ca.	-	-	ca. 0.08 Mio	ca. 0.5 Mio
Stand Baukredit:	vorhanden (LRV 1994/144 + Zusatzkredit)	vorhanden (LRV 1994/144 + Zusatzkredit)	für Differenzkosten: nicht vorhanden	für Differenzkosten: nicht vorhanden
Anz. Spuren im Normalbetrieb	2	2 + Mehrzweckstreifen	2 + Mehr-zweckstreifen	2 + Mehr-zweckstreifen
Trottoir	Beidseitig; ca. 2.0m	Beidseitig; ca. 2.0m	Beidseitig; ca. 2.0m	Beidseitig; ca. 2.0m
Grünstreifen / Rabatte	grossflächig; längs Ri Liestal zwischen Fahrbahn und Trottoir	Einzelne Bäume / Rabatten	Einzelne Bäume / Rabatten	Einzelne Bäume / Rabatten
Normalprofil			wie Ertüchtigtes Projekt (2)	wie Ertüchtigtes Projekt (2), aber breitere Mehrzweckstreifen notwendig
Markierung	Sicherheitslinie	normale Markierung	normale Markierung; für 3- Spurbetrieb prov. orange Markierung	normale Markierung; gleich für Normalbetrieb und 3- Spurbetrieb
Breite Fahrbahn	7.0m	> 9.0m	> 9.0m	> 9.3m
	2 x 3.5m	2.0m + 2x 3.50m oder 2.5m + 2x 3.25m	2.0m + 2x 3.50m oder 2.5m + 2x 3.25m	> 2.8m + 2x 3.25m
Velostreifen	keine vorhanden	abschnittsweise vorhanden	abschnittsweise vorhanden	abschnittsweise vorhanden
Knotenform im Normalbetrieb (5 wichtigste Knoten)	Kreisel	Kreisel	Kreisel; LSA vorbereitet	Kreuzung mit LSA
Querung Fussgänger	Nur bei spezifizierten Stellen (Unterbruch in der Rabatte)	Überall möglich	Überall möglich	Überall möglich
Linksabbiegen	Nein	Ja	Ja	Ja; evtl. eingeschränkt
Erreichbarkeit Quartier / Gewerbe	Eingeschränkt; Gegenseite nur via Wenden beim Kreisel erreichbar	gut; keine Einschränkung	gut; keine Einschränkung	reduziert (evtl. Links-abbiegen eingeschränkt; keine Wendemöglichkeit bei Kreisel)
Massnahmen 3-Spur - Betrieb in ausserordentlichen Situationen (HPL - Tunnel gesperrt)				
Umstellung auf 3 Fahrspuren möglich?	Nein	Ja	Ja	Ja
Zeitbedarf für Umstellung	kein 3-Spurbetrieb	2-4 Wochen	ca. 2 - 3 Arbeitstagen	umgehend (< 30 Min)
Markierung	"	orange Baustellenmarkierung	orange Baustellen- markierung	entspricht Normalbetrieb; keine Anpassung
Massnahmen Knoten	"	Lehrrohre für LSA	LSA vorbereitet	Programmierung LSA für 3-Spur-Betrieb vorbereitet
Massnahmen FG - Querungen	"	Lehrrohre für LSA	einfach demontierbare FG-Inseln; FG LSA vorbereitet	automatisch versenkbare Poller; FG LSA vorbereitet
Bestehende FG- Unterführung	kein Rückbau	evtl. Rückbau	kein Rückbau	kein Rückbau
Fahrstreifen-zuweisung	kein 3-Spurbetrieb	mit prov. Signalisation	mit temporärer, vorbereiteter Signalisation	dicht stehende Portale mit automatisiertem Leitsystem (Fahrstreifen-Lichtsignal- System FLS)
Überwachung	"	keine speziellen Massnahmen	keine spez. Massn.	Videokameras
Zusatzmassnahmen ausserhalb Rheinstrasse	keine	keine; Bau temporäre Ein-/ Aus-fahrten zum Zeitpunkt des Bedarfs	temp. Einfahrt Wölfer Ri Basel	temp. Einfahrt Wölfer Ri Basel / temp. Ausfahrt Ri Liestal