

## **Beschluss des Landrats vom 13.12.2023**

Nr. 293

### **9. Wie lassen sich Bauprojekte im Kanton Baselland beschleunigen?** 2023/464; Protokoll: ps

**Marc Scherrer** (Die Mitte) wünscht die Diskussion.

://: Der Diskussion wird stattgegeben

**Marc Scherrer** (Die Mitte) sagt, 2012 war an der Baslerstrasse in Zwingen eine grosse Baustelle und die ansässigen KMU hatten einen Umsatzverlust von 40 bis 60 %, weil die Bauplanung nicht gut war. Es gab zahlreiche Sitzungen mit Bauplanern und Tiefbauamt und die Situation konnte verbessert werden. Es ging auch darum, dass die Baustelle deutlich zu lange andauerte. Das jüngste Beispiel in Arlesheim bei der Birseckstrasse zeigt dies wieder. Es handelt sich um einen Streckenabschnitt von 200, 300 Metern und die Baustelle dauerte neun Monate. Die Interpellationsantwort ist sehr diplomatisch. Die Kernfrage ist nicht beantwortet. Es gibt immer zahlreiche Gründe, weshalb die Baustelle doch neun Monate dauern soll. Diesbezüglich verfügt die Verwaltung immer über einen Informationsvorsprung gegenüber der Politik. Der Redner kann nicht beurteilen, ob die Dauer richtig ist, aber es würde ihn interessieren, weshalb für einen solchen Streckenabschnitt neun Monate benötigt werden. Das erschliesst sich dem Redner nicht. Er hat mit vielen Leuten vor Ort gesprochen, und niemand versteht es. Es werden Werkleitungen gemacht, die 40 bis 60 % der Zeit benötigen. Das mag richtig sein. Aber es kann nicht richtig sein, dass für einen Streckenabschnitt von 300 Metern neun Monate benötigt werden. Das Gewerbe erleidet auch dort grosse Umsatzverluste, man musste ausweichen, das Verkehrsaufkommen in der Tempo-20-Zone war gross. Könnte ein Beispiel geprüft werden, ob die neun Monate angemessen sind oder es nicht weniger Zeit braucht? Es ist stossend, dass es immer wieder solche Fälle gibt, in denen Baustellen so lange dauern und Gewerbe und Personen leiden, weil sie Ausweichrouten fahren müssen.

**Balz Stückelberger** (FDP) sagt, in der Theorie sei die Interpellation beantwortet. In der Praxis geht es so nicht. Der Zustand war während neun Monaten unhaltbar. Es handelt sich um die Hauptverkehrsachse zwischen Arlesheim, Dornach und Reinach für alle. Es handelt sich um einen Flaschenhals und der Verkehr wurde durch eine Fussgängerzone umgeleitet. Der Bus konnte nicht mehr fahren. Zu den Stosszeiten brach der Verkehr vollständig zusammen. Auf der für neun Monate gesperrten Strasse passierte nicht sehr viel. Dies ist nicht eine einmalige Beobachtung, teilweise haben dort ein bis zwei Leute gearbeitet – während mehreren Wochen. Aus den aufgerissenen Gräben für die Werkleitungen wuchsen Pflanzen. Der Redner macht beliebt, dass dieser Fall zum Anlass genommen wird, um vielleicht auch mit dem Bauunternehmen zu schauen, was nicht gut gelaufen ist. Solche Situationen müssen verhindert werden.

**Marco Agostini** (Grüne) hält die Interpellation für wichtig. Dem Redner fällt auf, dass keine begleitenden Massnahmen ergriffen werden. Der Verkehr wurde über den Bahnhof geführt und vor allem in der Stosszeit morgens und abends war es unerträglich, auch für Fussgänger und Velofahrer. Die Velofahrer mussten im Stau stehen. Man hätte im Dorfzentrum jemanden hinstellen sollen, damit diejenigen, die vom Bahnhof herkommen, durchgeleitet worden wären und wenigstens der Bahnhof etwas vom Stau befreit worden wäre. In Zukunft sollen Begleitmassnahmen vor allem für den Langsamverkehr ergriffen werden.

**Rolf Blatter** (FDP) setzt die Dauer von neun Monaten für 300 Meter ins Verhältnis zu den 15 Monaten für die 13 Kilometer im Waldenburger Tal. Erstere sind nicht zu rechtfertigen. Kommt es zu einer sauberen Aufarbeitung für die zusätzliche Zeit, macht der Redner beliebt, Projekte des öV in den Vergleich einzubeziehen. Bei einer Baustelle von 1 km der Tramlinie 11 mit zwei Haltestellen, die behindertengerecht umgestaltet wurden, waren zeitweise 50 Leute an der Arbeit an der Haltestelle Herrenweg. Dies schaffte man in gefühlt sechs Wochen. Wenn man will, geht es. Handelt es sich jedoch um ein reines Strassenprojekt, geht es nicht mehr. Deshalb sollen auch öV-Projekte in den Vergleich einbezogen werden.

**Christine Frey** (FDP) nimmt die Bauunternehmen in Schutz: Werden Strassen aufgerissen, müssen oft die Leitungen erneuert werden – Gasleitungen durch die IWB, für Wasserleitungen sind die Gemeinden zuständig. Das Ganze ist sehr komplex und es steht und fällt mit denjenigen, welche die Fäden ziehen und festlegen, wer an der Reihe ist. Dass es klappen kann, das zeigt die Lohagstrasse in Pratteln, die in sehr kurzer Zeit gebaut wurde.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) begrüsst, dass die Vorrednerin etwas Positives über die Lohagstrasse gesagt habe. Diese ist nun geöffnet. Es müssen nicht nur 300 Meter Strasse neu gebaut werden. Das könnte in einigen Wochen getan werden. Es gibt viele Beteiligte und viele Interessen, die nicht gleichlaufend sind. Wenn Anwohnende und Gewerbe sagen würden, es soll in der Nacht gearbeitet werden, wäre das sehr gut. Aber es ist umgekehrt: Das Gewerbe möchte, dass in der Nacht gearbeitet wird und die Anwohnenden, dass dies am Tag erfolgt. Es gibt viele Randbedingungen und unterschiedliche Interessen, auch wenn es sich nur um ein kurzes Stück handelt. Es ist ein komplexes Werk, und das war es auch in Arlesheim. Es gibt viele Beteiligte, und es ist nicht ganz einfach, sie zusammenzubringen. Dies zur Ehrenrettung derjenigen, die dies koordinieren. Es gibt kommunale, private und kantonale Akteure. Es ist nicht richtig, dass bei öV-Projekten schneller vorwärts gemacht wird als bei Strassenbauprojekten. Dies wäre schon nur deshalb falsch, weil der öV auch die Strasse nutzt. Die Haltestellen sind ein gutes Beispiel, weil relativ eindimensional und einfach zu bewerkstelligen. Es braucht einen provisorischen Ersatz und dann wird die Haltestelle umgebaut. Bei einem Strassenstück jedoch, auch wenn dieses nur kurz ist, müssen Werkleitungen unterbrochen werden. Die meisten Arbeiten finden nicht an der Oberfläche statt, sondern im Untergrund. Dazu kommt – der Kanton könnte schneller sein, aber dann nicht unter Betrieb. Dann würde der Betrieb für eine gewisse Zeit eingestellt. Aber dies will niemand. Es muss gewährleistet werden, dass Fussgänger, Autos, Velos und der öV durchkommen können. Die Baustellen nerven alle. Es geht theoretisch schneller, aber zu einem gewissen Preis. Würde nachts gearbeitet, würden sich die Anwohnenden beschweren. Es handelt sich um ein Ausbalancieren. Vorbehältlich des Entscheids des Regierungsrats wird demnächst zu einem Vorstoss von Christine Frey weiter auf diese Aspekte eingegangen. Es bleibt komplex und in einer ersten Wahrnehmung unbefriedigend. Wenn man genauer hinschaut, stellt man fest, dass es komplex ist.

Die Unternehmen werden beigezogen, die vor Ort arbeiten. Aber auch diese müssen disponieren. Gibt es eine Verzögerung, wirkt sich dies aus. Der Redner hat kein Interesse daran, dass eine Baustelle länger dauert als nötig. Hat jemand eine gute Idee, wie etwas besser gemacht werden kann, ist die Direktion offen. Sie ist auch selber bestrebt, dies zu tun.

**Rolf Blatter** (FDP) dankt dem Vorredner für die Ergänzungen, die nicht wirklich befriedigen. Es handelt sich nicht um die erste Strasse, die gebaut wird, sie ist nicht lang und nicht komplexer als andere Strassen. Der Redner fuhr oft durch und ihm fiel auf, dass kein Mensch dort war. Dies deutet auf ein Problem des Baumanagements hin. Die Firmen wurden zu wenig stringent aufgeboten und zu wenig überwacht. Es ist zu hoffen, dass die Projektleitenden des Tiefbauamts etwas daraus gelernt haben und es bei anderen Projekten besser geht.

://: Die Interpellation ist erledigt.

---