



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Beantwortung der Interpellation [2014/353](#) von Landrat Andreas Dürr, FDP, vom 23. Oktober 2014 betreffend "Täglicher Stau im Leimental zufolge Spersperrung Verbindungsstrasse Oberwil-Bottmingen"

Datum: 11. November 2014

Nummer: 2014-353

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](#)



Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation [2014/353](#) von Landrat Andreas Dürr, FDP, vom 23. Oktober 2014 betreffend „Täglicher Stau im Leimental zufolge Spersperrung Verbindungsstrasse Oberwil-Bottmingen“

vom 11. November 2014

1. Ausgangslage

Am 23. Oktober 2014 reichte Landrat Andreas Dürr, FDP, die Interpellation [2014/353](#) betreffend „Täglicher Stau im Leimental zufolge Spersperrung Verbindungsstrasse Oberwil-Bottmingen“ mit folgendem Wortlaut ein:

Die Binningerstrasse in Oberwil wird seit geraumer Zeit im Abschnitt zwischen dem Oberwiler Kreisel und Auf der Wacht saniert. Die Sperrung der Fahrspur in Richtung Bottmingen sorgte bereits im Mai dieses Jahres für grossen Unmut in der Bevölkerung. Der Verkehr konzentrierte sich auf die ohnehin überlastete rechtsufrige Birsigtalstrasse und brach völlig zusammen. Staus durch ganz Oberwil bis zum Bottminger Kreisel und zurück bis nach Therwil und Biel-Benken waren die Folge. Verkehrsdienstpersonal und Verkehrswarnungen in den Medien brachten nicht den gewünschten Erfolg. Um die Situation zu entschärfen, musste der Bauablauf im Sinne einer Sofortmassnahme geändert und die Fahrspur Richtung Bottmingen wieder geöffnet werden. Umso mehr erstaunt es, dass nun just nach den Herbstferien die Fahrspur Richtung Bottmingen wieder geschlossen wurde, und dies voraussichtlich bis Ende Jahr (ohne Deckenbelagseinbau)! Der Stau und das Verkehrschaos im Leimental sind - alles andere als überraschend – wieder in der vollen Härte da.

Ich bitte die Regierung um Beantwortung folgender Fragen:

- *Weshalb erwartete der Regierungsrat im Falle der erneuten Fahrspersperrung, dass sich die Stausituation und das Verkehrschaos diesmal vermeiden liesse?*
- *Welche planerischen und ressourcenmässigen Anstrengungen wurden aufgrund der Erfahrungen aus dem Desaster vom Frühling unternommen?*
- *Wurden Beschleunigungsmassnahmen geprüft und ergriffen? Wenn ja welche?*
- *Wurde Nacht- und Schichtarbeit geprüft?*

- *Wurden sämtliche baulichen und technisch möglichen Varianten geprüft, um die Spursperrung zu verhindern?*
- *Standen mögliche Mehrkosten einer Fahrspurerhaltenden Bauweise entgegen?*
- *Wurden dem Unternehmer Anreize für ein zeitlich wie technisch angepasstes Bauprogramm angeboten?*
- *Wurde ein den Stosszeiten angepasster Richtungswechsel des Einbahnverkehrs geprüft (morgens Richtung Basel, abends Richtung Oberwil)?*
- *Wurde eine temporäre Umfahrungsmöglichkeit geprüft, insbesondere im Zusammenhang mit Beschleunigungsmassnahmen?*
- *Welche Massnahmen gedenkt der Regierungsrat zur Behebung des Staus zu ergreifen?*

2. Die gestellten Fragen beantwortet der Regierungsrat wie folgt:

- *Weshalb erwartete der Regierungsrat im Falle der erneuten Fahrspursperrung, dass sich die Stausituation und das Verkehrschaos diesmal vermeiden liesse?*

Der Regierungsrat war sich bewusst, dass das erneut installierte Einbahnsystem wieder zu Behinderungen führen wird, hat dies aber mangels Alternativen akzeptiert. Die Umstellung wurde gezielt in den Herbstferien gemacht, damit sich ein Teil des Verkehrs bereits daran gewöhnen konnte. Über die neue Situation wurde umfassend informiert, dennoch waren viele Automobilisten am Feriende von der Umstellung überrascht und der Verkehr kam erneut ins Stocken. Bereits im letzten Frühling hat sich das Einbahnsystem nach den üblichen anfänglichen Problemen und noch vor dem Wechsel zurück zum Gegenverkehrsregime so eingespielt, dass weder die BLT noch die Polizei Grund zur Beanstandung hatten.

- *Welche planerischen und ressourcenmässigen Anstrengungen wurden aufgrund der Erfahrungen aus dem Desaster vom Frühling unternommen?*

Es wurden alle denkbaren Varianten für die Ausführung und die Verkehrsführung geprüft und einander gegenübergestellt. Diese wurden anlässlich des Runden Tisches Ende Juni 2014 mit der Polizei, den umliegenden Gemeinden, dem Gewerbeverein, der Task Force Anti Stau, den anstossenden Gewerbetreibenden und Anwohnern und der BLT diskutiert. Man kam schliesslich einstimmig zum Schluss, dass das Einbahnsystem das geeignetste ist. Mögliche Umleitungsvarianten durch die Gemeindestrassen wurden von den betroffenen Gemeinden und Anwohnern abgelehnt.

- *Wurden Beschleunigungsmassnahmen geprüft und ergriffen? Wenn ja welche?*

Das Einbahnsystem ist bereits eine Beschleunigungsmassnahme. Je grösser die bebaubare Fläche und je ungestörter durch den Verkehr gearbeitet werden kann, desto schneller kommt der Bau voran. Wie das Wiederherstellen des Gegenverkehrs im Frühling gezeigt hatte, verlängerte sich die Bauzeit der Phase 2 damit um ca. zwei Monate und verursachte Mehrkosten von bis zu CHF 350'000. Die Baustelle wäre heute bereits abgeschlossen, hätte man den Einbahnverkehr im Frühling belassen können.

- *Wurde Nacht- und Schichtarbeit geprüft?*

Ja, sie hätten abgesehen von erheblichen Mehrkosten nur einen eher geringen Beschleunigungseffekt gehabt. Die Aushärtungszeit von Beton und Mörtel lässt sich auch bei zwei Schichten nicht halbieren. Aufgrund der kalten Temperaturen sind sie im Herbst sogar noch etwas länger. Neben dem Verkehr gilt es auch die Anliegen der Anwohner zu berücksichtigen, welche auch Anrecht auf Nachtruhe haben.

- *Wurden sämtliche baulichen und technisch möglichen Varianten geprüft, um die Spersperrung zu verhindern?*

Ja, aber die Platzverhältnisse reichen definitiv nicht aus für den Gegenverkehr. Ansonsten siehe Antwort Frage 2.

- *Standen mögliche Mehrkosten einer Fahrspurerhaltenden Bauweise entgegen?*

Nein, die Fahrspurerhaltung ist aus Platzgründen einfach nicht möglich. Dass die Regierung bereit ist gewisse Mehrkosten für einen besseren Verkehrsfluss zu akzeptieren, hat sie im Frühling bewiesen.

- *Wurden dem Unternehmer Anreize für ein zeitlich wie technisch angepasstes Bauprogramm angeboten?*

Das Bauprogramm des Unternehmers (Bauzeit) war eines der Zuschlagskriterien bei der Vergabe. Nur konnten die Vorgaben auf Grund der politischen Übersteuerung im Frühling nicht mehr eingehalten werden.

- *Wurde ein den Stosszeiten angepasster Richtungswechsel des Einbahnverkehrs geprüft (morgens Richtung Basel, abends Richtung Oberwil)?*

Ja, der Ansatz ist interessant, in der Praxis aber kaum umsetzbar. Wechselnde Verkehrsrichtungen führen zur Verunsicherung des Automobilisten ob die Fahrt nun möglich ist oder nicht. Zudem würde dies zu zusätzlichen Überschlaufungen der Verkehrsströme (Linksabbiegebeziehungen) führen und damit zu zusätzlichen Konfliktstellen, was wiederum zu Leistungseinbussen führt.

- *Wurde eine temporäre Umfahrungsmöglichkeit geprüft, insbesondere im Zusammenhang mit Beschleunigungsmassnahmen?*

Mit der rechtsufrigen Birsigtalstrasse liegt eine Umfahrungsmöglichkeit auf Kantonsstrassen vor. Umfahrungen durch das Gemeindestrassennetz wollten die jeweiligen Gemeinden nicht. Grossräumige Umfahrungen führen über Allschwil via Napoleonstrasse oder via Therwil-Reinach sowie über Ettingen- Aesch.

- *Welche Massnahmen gedenkt der Regierungsrat zur Behebung des Staus zu ergreifen?*

Es werden an neuralgischen Punkten weiterhin Personen des Verkehrsdienstes eingesetzt. Falls nötig und falls es etwas bringt, müssen weitere Personen eingesetzt werden. Es ist zu erwarten, dass sich die Situation wie im Frühling auf einem knapp akzeptablen Niveau einpendeln wird. Die fertige Strasse wird in knapp zwei Monaten freigegeben werden können, wenn man die Bauleute nun arbeiten lässt.

Liestal, 11. November 2014

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Isaac Reber

der Landschreiber:

Peter Vetter