

Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Beantwortung der Interpellation 2008/069 von Pia Fankhauser Zenhäusern (SP): Verkehrssicherheit im Kreisell für den Langsamverkehr

Datum: 29. April 2008

Nummer: 2008-069

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](#)



2008/069

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation 2008/069 von Pia Fankhauser Zenhäusern (SP): Verkehrssicherheit im Kreisel für den Langsamverkehr

vom 29. April 2008

Am 13. März 2008 reichte Landrätin Pia Fankhauser Zenhäusern die obengenannte Interpellation 2008/069 mit folgendem Wortlaut ein.

Nun hat wohl bald jede Gemeinde ihren Kreisel. Diese fallen in Bezug auf die Sicherheit für den Langsamverkehr aber sehr unterschiedlich aus. Für Velofahrende kommt es immer wieder zu kritischen Situationen, aber auch für Fussgänger und Fussgängerinnen wird wenig getan. Nun ist der Postkreisel in Oberwil im Bau. Punkto Sicherheit stellen sich folgende dringende Fragen:

- *Warum werden die Fussgänger-Unterführungen zugeschüttet?*
- *Hat der Kanton ähnlich sichere Übergänge für die Fussgänger geplant?*
- *Was geschieht mit dem Veloweg, der durch den Kreisel führt (Steigung!)?*
- *Ist der Regierungsrat nicht auch der Ansicht, dass der Veloweg während des Baus nicht als Abstellplatz für diverse Maschinen benutzt werden sollte?*
- *Welche Massnahmen für die Führung des Langsamverkehrs bei Baustellen sind vorgesehen?*

Ich bitte um schriftliche Beantwortung.

Antworten des Regierungsrates

Allgemeines

Im Rahmen der Quartierplanungen Zentrum I und II durch die Gemeinde Oberwil kam Ende 90er-Jahre das Anliegen, den zentralen Knoten umzugestalten und die Lichtsignalanlage durch einen Kreisel zu ersetzen.

In der Folge wurde ein Projekt erarbeitet, bei welchem sich der Kanton und die Gemeinde entsprechend dem Instandsetzungsbedarf der Strasse/Lichtsignalanlage (Tiefbauamt) und der Interessenslage (Oberwil) beteiligten. Ende 2006 fand die öffentliche Planaufgabe statt.

Zurzeit sind die Vorarbeiten (v.a. Werkleitungsverlegungen) im Gange, so dass nach der Euro'08 mit den eigentlichen Bauarbeiten begonnen werden kann. Diese werden je nach Witterung bis ca. Ende September 2008 dauern.

Zu den einzelnen Fragen

Frage 1: Warum werden die Fussgänger-Unterführungen zugeschüttet?

Zurzeit besteht eine zweiarmige-Fussgängerunterführung unter der Hauptstrasse und der Allschwilerstrasse. Für die Querung der Binningerstrasse und der Bottmingerstrasse bestehen Fussgängerstreifen. Zählungen im Jahre 2003 haben seinerzeit ergeben, dass die beiden Unterführungen nur schlecht genutzt wurden.

Beim Kreiselpjekt hätten die Unterführungen verlängert werden müssen. Dadurch wären sie noch unattraktiver und noch weniger genutzt worden. Auf einen diesbezüglichen Ausbau wurde deshalb verzichtet.

Frage 2: Hat der Kanton ähnlich sichere Übergänge für die Fussgänger geplant?

Bei den vier Hauptachsen (Hauptstrasse, Allschwilerstrasse, Binningerstrasse, Bottmingerstrasse) ist jeweils ein Fussgängerstreifen mit breiter Mittelinsel vorgesehen. Die Lage der Streifen wurde so gewählt, dass diese möglichst in der sogenannten Wunschlinie der Fussgängerinnen und Fussgänger liegen. Zudem werden sie möglichst nahe am Kreiselpplatziert, wo die Einfahrts- und Ausfahrtsgeschwindigkeiten der Fahrzeuge aufgrund der Radien gering sind.

Frage 3: Was geschieht mit dem Veloweg, der durch den Kreiselp führt (Steigung!)?

Im Ist-Zustand besteht in der Zufahrt Bottmingerstrasse ein Radstreifen, welcher aber nicht über den Knoten führt. Auch bei der Kreisellösung endet der Radstreifen vor dem Knoten. Durch die zweispurige Einfahrt in den Kreiselp können Radfahrende die rechte Spur für sich beanspruchen. Diese Lösung entspricht den eidgenössischen Normen und Empfehlungen (z.Bsp. bfu).

Für die Zufahrt zum Gymnasium Oberwil besteht in der Allschwilerstrasse aufgrund der Steigung ein separater Radweg; dieser beginnt unmittelbar im Anschluss an den Kreiselp.

Frage 4: Ist der Regierungsrat nicht auch der Ansicht, dass der Veloweg während des Baus nicht als Abstellplatz für diverse Maschinen benutzt werden sollte?

Der Bauvorgang für die Realisierung des Kreisels ist so ausgelegt, dass die Gehbereiche immer frei sind. Aufgrund der beengten Verhältnisse und des Bauprogramms müssen einzelne Verkehrsflächen als Manövrier- bzw. Abstellflächen genutzt werden.

Je nach Bauphase wird der Langsamverkehr zusammen mit dem Fahrverkehr geführt oder eine gemeinsame Verkehrsfläche mit den Fussgängern haben.

Frage 5: Welche Massnahmen für die Führung des Langsamverkehrs bei Baustellen sind vorgesehen?

Bei jedem Bauwerk stellt sich die Frage, ob es in kurzer Zeit und dafür unter Inkaufnahme gewisser Behinderungen oder aber mit einer längeren Bauzeit und dafür weniger Erschwernissen realisiert werden soll. Erfahrungsgemäss bevorzugen sowohl Anwohner als auch Verkehrsteilnehmende, wenn eine Strasse innert möglichst kurzer Zeit – allenfalls auch mit Unannehmlichkeiten oder

Umfahrungen – erstellt wird. Sowohl bei Langzeit- als auch Kurzzeitbaustellen braucht es zum Teil viel Verständnis aller Strassenbenützer, aber auch der Anwohner.

Im Falle von Oberwil wurde beschlossen, dass der Kreisel in ca. 3 - 4 Monaten erstellt werden soll. Es wird alles Mögliche unternommen, damit der Fahrverkehr zügig zirkulieren und der Fussverkehr in geschützten Zonen passieren kann. Das heisst aber auch, dass all jene, welche der Baustelle ausweichen können, dies tun sollten. Separate Velostreifen in der Baustelle werden nicht möglich sein.

Liestal, 29. April 2008

Im Namen des Regierungsrates
die Präsidentin:
Pegoraro

der 2. Landschreiber:
Achermann