



## Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

---

**Titel:** Beantwortung der Interpellation [2011/341](#) von Landrätin Bea Fünfschilling, betreffend: Sanierung der Binningerstrasse zwischen Bottmingen und Oberwil

Datum: 7. Februar 2012

Nummer: 2011-341

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](#)

---



2011/341

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

---

## Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation [2011/341](#) von Landrätin Bea Fünfschilling, betreffend:

### Sanierung der Binningerstrasse zwischen Bottmingen und Oberwil

vom 7. Februar 2012

Am 1. Dezember 2011 reichte Landrätin Bea Fünfschilling die Interpellation 2011/341 betreffend die Sanierung der Binningerstrasse zwischen Bottmingen und Oberwil mit folgendem Wortlaut ein:

*"Nach langer Bauzeit wurde die Sanierung der Binningerstrasse zwischen Bottmingen und Oberwil bis zur Anhöhe vor einigen Wochen fertig gestellt. Die Notwendigkeit der Aufrechterhaltung der Wertschubstanz wird dabei nicht in Frage gestellt. Angesichts des Sparprogramms des Kantons erscheint das Ergebnis der Sanierung jedoch weit mehr als einer Werterhaltung zu entsprechen: Aus einer breiten Fahrbahn mit beidseitigem Trottoir und unbezeichneten Parkierungsmöglichkeiten ist eine mit zehn Rabatten ausgestattete verengte Strasse entstanden, auf welcher der Verkehrsfluss vergleichsweise deutlich eingeschränkt ist und die Parkplätze vermindert wurden. Ich bitte den Regierungsrat, die folgenden Fragen schriftlich zu beantworten:*

1. *Wie wird diese einschneidende Umgestaltung der Strasse begründet?*
2. *Wie hoch war in den letzten Jahren die Unfallquote mit Verletzungsfolgen für Verkehrsteilnehmende auf diesem Streckenabschnitt?*
3. *Was kostet das ganze Projekt?*
4. *Entsprechen Planung und Ausgaben anderen Strassensanierungen?*
5. *Wie viel höher sind die Kosten für die aufwändigen, geschwungenen Rabatten mit von Hand bearbeiteten Granitabschlüssen im Vergleich zu einer der ursprünglichen, geradlinigen Trottoirführung entsprechenden Gestaltung?*
6. *Wie hoch sind die Bepflanzungs- und Unterhaltskosten der Rabatten?*
7. *Warum hat man nicht einfach Parkflächen bezeichnet?*

8. *Ist eine entsprechende Weiterführung der Arbeiten zwischen dem fertig gestellten Strassenabschnitt und Oberwil geplant?*
9. *Andere Fahrbahnsanierungen im Kanton werfen ähnliche Fragen auf. Ist im Rahmen des Sparpakets ein Umdenken bezüglich Strassengestaltung geplant?*

## **I. Ausgangslage**

Die linksufrige Birsigtalstrasse, bestehend aus Oberwilerstrasse in Bottmingen und der Binningerstrasse in Oberwil, ist ein gutes Beispiel für eine abgestimmte Kombination von Massnahmen zur Werterhaltung der Kantonsstrasse mit der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes, einer modernen Gestaltung einer Innerortsstrasse sowie von Lärmschutzmassnahmen an der Quelle. Der Kredit von CHF 400'000.- für das definitive Projekt wurde vom Landrat mit [LRB Nr. 671](#) am 2. November 2000 beschlossen.

Verschiedene Faktoren haben zu einer gewissen Verzögerung des Projektes geführt: Aufgrund einer Revision der Lärmschutz-Verordnung LSV musste das bestehende Lärmsanierungsprojekt 2004 mit den darin enthaltenen Lärmschutzmassnahmen überarbeitet werden. In der Folge wurde das Strassenprojekt bereinigt und zugleich den aktuellen Vorgaben des TBA angepasst (Bsp. Bushaltestellen) und bezüglich Verkehrsfluss optimiert (separate Rechtsabbiegespur zur Schlossgasse und grösserer Stauraum). Zusätzlich ergaben sich Änderungen in der Priorisierung dieses Projekts im Rahmen der Budgetplanung. Im Jahr 2011 wurde nun der Abschnitt Oberwilerstrasse in Bottmingen realisiert.

## **II. Antworten des Regierungsrates**

1. *Wie wird diese einschneidende Umgestaltung der Strasse begründet?*

Auslöser war der Instandstellungsbedarf der Strasse. Zudem ist die Umgestaltung der Kantonsstrasse Bestandteil der Lärmschutzmassnahmen an der Oberwilerstrasse (Einengung ermöglicht signalisierte Geschwindigkeitsreduktion). Die früher mit 10.50 m überbreite Strasse wurde auf eine der Strassenkategorie 3 (wichtige Hauptverkehrsstrasse) entsprechende Fahrbahnbreite von 7.00 m gemäss TBA-Regelquerschnitten redimensioniert. Die beidseitigen Trottoirs erhalten eine Breite von mindestens 2.00 m. Mit dem gewählten Gestaltungskonzept mit wechselseitigen Baumreihen und den leichten Verschwenkungen der Kantonsstrasse wird eine räumliche Kammernbildung mit Brechung des optischen Durchschusses angestrebt. Für die Verkehrsteilnehmer soll mit dieser Umgestaltung des Strassenraumes die Sicherheit gewährleistet oder verbessert werden. Erst das neue Erscheinungsbild der Strasse erlaubt die Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit von 60 km/h auf 50 km/h, was zuvor seitens der zuständigen Kantonspolizei bei Anfragen der Gemeinde und von Anwohnern immer abschlägig beantwortet worden war. Es konnten auch Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (Gestaltung Bushaltestellen, Randsteinhöhen, Trottoirüberfahrten und Markierungen) umgesetzt werden.

2. *Wie hoch war in den letzten Jahren die Unfallquote mit Verletzungsfolgen für Verkehrsteilnehmende auf diesem Streckenabschnitt?*

Die Auswertung der Unfallstatistik für die Fünfjahresperiode 2006 - 2010 durch die zuständige Polizei Basel-Landschaft, Verkehrsanalysestelle, ergab folgende Fakten:

- Projektabschnitt Bottmingen, Oberwilerstrasse: Es wurden neun Unfälle protokolliert. Bei drei Unfällen wurden vier Personen verletzt. Der Sachschaden aller neun Unfälle beträgt CHF 70'000.-
- Projektabschnitt Oberwil, Binningerstrasse: Es wurden 20 Unfälle protokolliert. Bei sechs Unfällen wurden sieben Personen verletzt. Der Sachschaden aller 20 Unfälle beträgt total CHF 240'000.-.

3. *Was kostet das ganze Projekt?*

Die gesamten Projekt- und Bauarbeiten belaufen sich auf ca. CHF 1'800'000.- inkl. MwSt.

4. *Entsprechen Planung und Ausgaben andern Strassensanierungen?*

Grundsätzlich entsprechen Planung und Kosten anderen Strassensanierungen gemäss den TBA-Regelquerschnitten und Anforderungen. Im vorliegenden Fall wurde durch die vom Landrat mit [LRB Nr. 671](#) vom 2. November 2000 verlangte Kombination von Lärmschutzmassnahmen an der Quelle und der eigentlichen Strassenerneuerung eine entsprechende Umgestaltung und Aufwertung des Strassenraumes vorgenommen. Mit der neuen Strassenraumgestaltung und weiteren Massnahmen (Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit von 60 km/h auf 50 km/h, lärmmindernder Deckbelag) konnte flächenwirksam eine Lärmreduktion von mindestens - 2 dB(A) erzielt werden.

5. *Wie viel höher sind die Kosten für die aufwändigen, geschwungenen Rabatten mit von Hand bearbeiteten Granitabschlüssen im Vergleich zu einer der ursprünglichen, geradlinigen Trottoirführung entsprechenden Gestaltung?*

Die Ausführung der Randabschlüsse entspricht den Ausführungsvorschriften des Tiefbauamtes BL. Die Mehrkosten für die Lieferung und Versetzen der Randabschlüsse in Kurven beträgt ca. CHF 7'000.-.

6. *Wie hoch sind die Bepflanzungs- und Unterhaltskosten?*

Für die Rabattenbepflanzungen sind ca. 10 Alleebäume (Ahorn) sowie Efeu-Bodenbedecker und Liguster- und Weissdornhecken (Höhe 60 cm) vorgesehen, die Gesamtkosten für die Neubepflanzung betragen ca. CHF 10'000.-. Die wiederkehrenden Kosten für den Unterhalt der Rabatten und Bäume betragen pro Jahr ca. CHF 4'000.-.

Damit ein einheitliches Erscheinungsbild des Strassenraumes entsteht, hat man sich für dieselbe Bepflanzungsart wie in Binningen an der Oberwilerstrasse entschieden.

7. *Warum hat man nicht einfache Parkflächen bezeichnet?*

Vor der Strassenerneuerung erlaubte die überbreite Strasse auf grossen Abschnitten ein einseitiges Parkieren. Diese direkt an der Fahrbahn angeordneten Parkplätze sind ein erhöhtes Sicher-

heitsrisiko für Velofahrer. Mit der neuen Strassenraumgestaltung mit wechselseitigen Baumreihen wurden zwischen den im Abstand von über 30 m stehenden Bäumen Parknischen für jeweils vier Personenwagen eingerichtet. Eine durchgehende Rabatte mit den Baumreihen hätte Parkplätze verunmöglicht. Der vorhandene Strassenquerschnitt ermöglichte eine aus Gründen der Verkehrssicherheit günstige, weil grosszügige Breite der Parknischen von 2.75 m. Dank den nun 0.75 m von der Fahrbahn abgesetzten Parkfeldern kann die Sicherheit für Velofahrer massiv erhöht werden. Das Ziel der baulichen Massnahmen mit den Baumreihen ist die optische Einengung des Erscheinungsbildes der Strasse, was zu einem niedrigeren Geschwindigkeitsniveau führt, die Signalisierung mit 50 km/h ermöglicht und somit bezüglich Verkehrssicherheit und Lärmreduktion günstige Auswirkungen zeitigt. Eine reine Markierung auf der überbreiten Strasse hätte nicht zu diesen Verbesserungen geführt.

8. *Ist eine entsprechende Weiterführung der Arbeiten zwischen dem fertig gestellten Strassenabschnitt und Oberwil geplant?*

Ja. Das kombinierte Lärmschutz- und Strassenerneuerungsprojekt umfasst den Abschnitt zwischen dem Knoten Schlossgasse in Bottmingen und dem Knoten Bottmingerstrasse in Oberwil. Im Bereich des Knoten Auf der Wacht/Stallenrain ist ein Kreisell geplant. Neben der Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit von 60 km/h auf 50 km/h ist auch der Lärm mindernde Deckbelag in diesem Abschnitt vorgesehen.

9. *Andere Fahrbahnsanierungen im Kanton werfen ähnliche Fragen auf. Ist im Rahmen des Sparpakets ein Umdenken bezüglich Strassengestaltung geplant?*

Strassenerneuerungen erfolgen gemäss dem jeweils aktuellen Mehrjahresprogramm von TBA/Betrieb und Unterhalt. Die Projektierung erfolgt gemäss den geltenden TBA-Regelquerschnitten und Typenplänen (vgl. [www.tba.bl.ch/downloads](http://www.tba.bl.ch/downloads)). Die angewendeten Standards enthalten Lösungen an der unteren Bandbreite der Normen (vgl. RRB Nr. 1385 vom 5. September 2006). In erhaltenswerten Ortskernen wird der Gestaltung des Strassenraumes jeweils besondere Beachtung geschenkt. Die vermehrte Berücksichtigung der Strassenraumgestaltung wurde auch von politischen Kreisen gefordert, siehe Postulat 2009/260 von Landrätin Marianne Hollinger: Kantonsstrassen mit Durchgangsverkehr sollen innerorts attraktiver werden.

Im vorliegenden Fall der linksufrigen Birsigtalstrasse ergab sich durch die bestehende Situation einer überbreiten Strasse und der Sanierungspflicht bezüglich Lärmschutz eine spezielle Situation. Die Einengung der Strasse auf 7.0 m Breite zur Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit ist nur bei einigen wenigen Kantonsstrassen überhaupt ein Thema, weil nur wenige überbreite Durchgangsstrassen innerorts mit 60 km/h signalisiert sind (anderes Beispiel: St. Jakobs-Strasse in Muttenz). Bezüglich Kosten bzw. Sparen sind die Gesamtkosten, d.h. die eigentlichen Investitionskosten sowie die Unterhalts- und Betriebskosten zu betrachten. So haben z.B. die teureren Granitsteine eine deutlich längere Lebensdauer als günstigere Betonsteine. Bei Betonsteinen müssen eher vorzeitig beschädigte Steine ausgewechselt werden, was neben Kosten auch zu Verkehrsbehinderungen und somit letztlich zu gesamthaft hohen Kosten führt.

Grundlage für die Werterhaltungsmassnahmen oder notwendigen Umgestaltungen/Erneuerungen von Kantonsstrassen bilden die vorhandenen Regelquerschnitte und der erwähnte RRB Nr. 1385 vom 5. September 2006 mit Standards an der unteren Bandbreite der Norm. Werterhaltungsmassnahmen werden ergriffen, bevor grössere Schäden sichtbar sind und zu gefährlichen Situationen führen können (Schlaglöcher, Eisbildung wegen stehendem Wasser, etc.). Zudem werden die Massnahmen im Regelfall für eine Lebensdauer von 20-40 Jahren ausgeführt, um eine längere interventionsfreie Zeit zu gewährleisten. Weitere wichtige Punkte bilden die Qualität des Strassen-

raumes (vor allem innerorts) und der Verkehrssicherheit. Ein Umdenken bezüglich Strassengestaltung ist deshalb nicht geplant; der Einbezug der Bedürfnisse aller Betroffenen ist auch im Rahmen des Sparpakets notwendig und möglich.

Liestal, 7. Februar 2012

Im Namen des Regierungsrates  
der Präsident:

Zwick

der Landschreiber

Achermann