



Vorlage an den Landrat

betreffend Beantwortung der Interpellation von Rosmarie Brunner und Daniela Gaugler (SVP) "Verkehrssituation Neuhof Liestal-Bubendorf" (2006 / 054)

Vom

Am 16. Februar 2006 haben Rosmarie Brunner und Daniela Gaugler (SVP) eine Interpellation betreffend "Verkehrssituation Neuhof Liestal-Bubendorf" eingereicht. Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

Text:

Im Sommer 2004 wurde die Kantonsstrasse Liestal - Bubendorf im Bereich Neuhof saniert. Mit verschiedenen Massnahmen wollte man der Sicherheit Rechnung tragen. So wurden für die Bauernhöfe links und rechts der Kantonsstrasse eine Einspurstrecke realisiert. Im selben Moment wurde der Fussgängerstreifen, der sich seit über 30 Jahren dort befunden hat, entfernt und dafür wurden Inseln montiert. In der Zeit seit der Sanierung hat es sich gezeigt, dass die neue Situation im Bereich der Neuhöfe für die Fussgänger gefährlicher wurde. Die Überquerung der Strasse gleich einem Spiessrutenlauf. Es muss nicht nur auf den Strassen- (alle 3 Sekunden ein Fahrzeug, ohne Bahn) sondern auch noch auf den Bahnverkehr acht gegeben werden. Durch den Fussgängerstreifen wurde der Verkehr dazu aufgefordert den Passanten den Vortritt zu gewähren. Dies wurde so akzeptiert und hatte in den letzten 30 Jahren zu keinem Unfall geführt.

Mehrere Sitzungen mit allen involvierten Parteien im letzten Jahr haben zu keiner allseitig tragbaren Lösung geführt.

Die Familien links und rechts der Kantonsstrasse fürchten um das Leben ihrer Kinder. Die Lebensqualität wird massiv beeinträchtigt.

Wir bitten den Regierungsrat folgende Fragen zu beantworten:

- 1. Warum ist im Bereich Talhaus die Signalisation 60 km/h möglich und bei den Neuhöfen nicht?*
- 2. Warum kann auf den Kantonsstrassen Aesch - Ettingen oder Wintersingen - Magden bei Bauernhöfen das Tempo von 80 km/h auf 50-60km/h reduziert werden und auf der Raserstrecke Liestal - Bad Bubendorf nicht?*
- 3. Mit der Aufhebung des Bahnüberganges Neuhof wird dem Landwirt Weber ein Teil seiner Existenzgrundlage entzogen. Wie stellt sich die Regierung vor, dass Herr Weber die 6 ha eigenes und 8 ha gepachtetes Land auf der anderen Seite der Kantonsstrasse bewirtschaften soll oder das Vieh auf die Weiden geführt werden kann?*
- 4. Ist es richtig, dass die ARA Frenke 3 in ca. 3 - 4 Jahren ausgebaut wird und durch diese Erweiterung die Frequentierung des Werkverkehrs in grösserem Ausmass zu nimmt?*
- 5. Warum wird die ARA-Kreuzung Frenke 3 (Wunsch des Amtes industrielle Betriebe, 13.12.04) den Sicherheitsaspekten (Barriere) nicht angepasst und im Zuge dieser Sanierung ein Fussgängerstreifen zur sicheren Querung der Kantonsstrasse eingerichtet?*
- 6. Wie verhalten sich die Kosten für eine Parallelerschliessung via Gräubern für Neuhof 1 und Umleitung ARA-Verkehr mit allen Anpassungen über Bubendorf?*
- 7. Und welche Kosten würde ein gesicherter Bahnübergang mit Fussgängerstreifen bei der ARA-Kreuzung verursachen?*
- 8. Könnten die Zufahrten ARA und Neuhof 1 mit einem Übergang realisiert werden? Welche Kosten würde diese Variante verursachen?*
- 9. Es haben sich schon einige Unfälle ereignet haben, bei denen Fahrzeuge entweder die WB-Geleise oder das Trottoir tangiert haben. Kann sich die Regierung wirklich mit gutem Gewissen vorstellen, dass der Schulweg von Kindergarten- und Primarschülern auf dem Trottoir entlang der Kantonsstrasse zu bewältigen ist?*
- 10. Am 23.12.05 konnte nur mit Glück ein Unfall verhindert werden. Herr Weber hat daraufhin den Herren Beat Schüpbach und Peter Müller eine E-mail gesandt. Er wartet noch heute auf eine Antwort. Ist dies im Sinne der Regierung?*
- 11. Will die Regierung wirklich zu warten, bis ein schwerer Unfall geschieht und die Verantwortung dafür tragen?*

Vorbemerkungen:

Die beiden Landwirtschaftsbetriebe (Wohnhäuser und Ökonomiegebäude) im Gebiet Neuhof befinden sich links und rechts der Waldenburgerstrasse. Vor vielen Jahren wurde zwischen den beiden Landwirtschaftsbetrieben ein Fussgängerstreifen angeordnet und

markiert. Seit 1994 haben Fussgänger Vortritt, die auf einem Fussgängerstreifen die Strasse überqueren. Diese Neuregelung hat dazu geführt, dass Fussgängerstreifen im Ausserortsbereich aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht mehr angeordnet werden dürfen. Dies wird ebenfalls in der Schweizer Norm der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute SN 660 241, die als Weisung des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) gilt, festgehalten.

Im Sommer 2004 hat das Tiefbauamt Basel-Landschaft die Waldenburgerstrasse zwischen Bad Bubendorf und Neuhof saniert. In diesem Zusammenhang konnten verschiedene Verbesserungen bezüglich der Verkehrssicherheit realisiert werden:

- Reduktion der Strassenbreite von 10.20 auf 9.50 m.
- Realisierung eines Mehrzweckstreifens und einer Einspurstrecke für Fahrzeuge im Bereich der Hofein- und Ausfahrt sowie der Zufahrt zum Ökonomiegebäude.
- Realisierung von zwei Mittelinseln im Bereich des Mehrzweckstreifens und der Einspurstrecke, davon eine im Bereich des Wohnhauses ausgestattet als Querungshilfe für Fussgänger.
- Massive Einengung der Hofzufahrt über das Geleise der Waldenburgerbahn.
- Entfernung des Fussgängerstreifens (nach heutiger Gesetzgebung aus Sicherheitsgründen nicht mehr zugelassen).

Die neu erstellte Mittelinsel ist nicht ein minderwertiger Ersatz, sondern eine wesentliche Verbesserung gegenüber dem früheren Fussgängerstreifen. Die Fussgängerinnen und Fussgänger können nun die Strasse in zwei Etappen überqueren.

Beantwortung der Fragen:

Frage 1:

Warum ist im Bereich Talhaus die Signalisation 60 km/h möglich und bei den Neuhöfen nicht?

Die kantonalen Fachstellen sowie die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) kommen zum Schluss, dass aufgrund des Erscheinungsbildes eine Reduktion der vom Bundesrat festgelegten allgemeinen Höchstgeschwindigkeit nicht zu empfehlen ist. Zudem ist der Abschnitt im Bereich Neuhof für eine allfällige abweichende Höchstgeschwindigkeit zu kurz. Geschwindigkeitsmessungen der Polizei zeigen, dass die massgebende V 85%-Geschwindigkeit auf der Waldenburgerstrasse, im Bereich der Landwirtschaftsbetriebe Neuhof, je nach Tageszeit ca. 73 - 76 km/h erreicht. Die V 85%-Geschwindigkeit ist jener Richtwert, der von 85 % aller Fahrzeuge erreicht beziehungsweise unterschritten wird. Erfahrungen zeigen, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen ohne flankierende Massnahmen (Veränderung des Strassenraums) die Geschwindigkeit lediglich um 2 - 3 km/h reduzieren. Würde die Höchstge-

schwindigkeit auf 60 km/h begrenzt, so würde dies von einem grossen Teil der Verkehrsteilnehmer nicht eingehalten und nicht akzeptiert. Dies, weil das Erscheinungsbild der Strasse eine höhere Geschwindigkeit zulässt. Daraus würde sich ergeben, dass insbesondere im Bereich Neuhof für die querenden Fussgänger das Gefühl einer falschen Sicherheit entsteht. Dieser Umstand könnte möglicherweise zu schweren Unfällen führen.

Die Waldenburgerstrasse im Bereich Neuhof ist nicht vergleichbar mit der oberen Hauensteinstrasse beim Talhaus. Im Bereich Talhaus befindet sich ein vierarmiger Knoten, auf dem sich die Grünenstrasse, Kantonsstrasse von Ramllinsburg und die obere Hauensteinstrasse kreuzen. Es handelt sich somit um zwei Nebenstrassen die sich mit der Hauptstrasse kreuzen. Im Bereich Neuhof befinden sich zwei Landwirtschaftsbetriebe links und rechts der Hauptstrasse mit einem sehr viel geringerem Verkehrsaufkommen als beim Knoten Talhaus.

Frage 2:

Warum kann auf den Kantonsstrassen Aesch - Ettingen oder Wintersingen - Magden bei Bauernhöfen das Tempo von 80 km/h auf 50-60km/h reduziert werden und auf der Raserstrecke Liestal - Bad Bubendorf nicht?

Die Kantonsstrassen Aesch - Ettingen und Wintersingen - Magden können keinesfalls mit der Waldenburgerstrasse und somit der oberen Hauensteinstrasse verglichen werden. Bei der oberen Hauensteinstrasse handelt es sich um eine wichtige Hauptverkehrsachse ins Mittelland. Die Waldenburgerstrasse, die als Hauptstrasse Nr. 2 der Schweizerischen Durchgangsstrassenverordnung klassifiziert ist, weist inklusive Trottoir einen Querschnitt von 11.70 m (Fahrbahnen je 4.75 m, Trottoir 2.20 m) auf. Als Schwertransportroute erster Kategorie muss die Strasse mit Transporten bis zu 6.50 m Breite und mit bis zu 480 Tonnen Gesamtgewicht befahren werden können. Deshalb ist die Strasse entsprechend breit ausgebaut. Aufgrund der Auswertungen der Geschwindigkeitsmessungen kann die obere Hauensteinstrasse nicht als Raserstrecke bezeichnet werden. Insbesondere im Bereich Neuhof wird tendenziell eher langsam gefahren. Bei den Kantonsstrassen Aesch - Ettingen und Wintersingen - Magden handelt es sich um Nebenstrassen mit entsprechend kleinerem Querschnitt.

Frage 3:

Mit der Aufhebung des Bahnüberganges Neuhof wird dem Landwirt Weber ein Teil seiner Existenzgrundlage entzogen. Wie stellt sich die Regierung vor, dass Herr Weber die 6 ha eigenes und 8 ha gepachtetes Land auf der anderen Seite der Kantonsstrasse bewirtschaften soll oder das Vieh auf die Weiden geführt werden kann?

Der Bahnübergang Neuhof soll aus Sicherheitsgründen tendenziell aufgehoben werden. Alternative Erschliessungen werden deshalb momentan abgeklärt. Zu gegebener Zeit werden auch die beiden betroffenen Gemeinden Liestal und Bubendorf einbezogen. Ebenso wird dabei auch der von den beiden Interpellantinnen erwähnte Landwirt involviert, wie dies Herrn Weber bereits schriftlich zugesichert worden ist.

Frage 4:

Ist es richtig, dass die ARA Frenke 3 in ca. 3 - 4 Jahren ausgebaut wird und durch diese Erweiterung die Frequentierung des Werkverkehrs in grösserem Ausmass zu nimmt?

Es trifft zu, dass ein Ausbau ab ca. 2010 ins Auge gefasst ist. Dieser wird aber nicht von so grosser verkehrlicher Relevanz sein, dass sich dadurch andere Voraussetzungen bzw. Entscheide bezüglich Erschliessung ergeben.

Frage 5:

Warum wird die ARA-Kreuzung Frenke 3 (Wunsch des Amtes industrielle Betriebe, 13.12.04) den Sicherheitsaspekten (Barriere) nicht angepasst und im Zuge dieser Sanierung ein Fussgängerstreifen zur sicheren Querung der Kantonsstrasse eingerichtet?

Der Bahnübergang ARA-Weg soll aus Sicherheitsgründen tendenziell aufgehoben werden. Abklärungen für alternative Erschliessungen werden momentan getätigt, bei denen zu gegebener Zeit auch die betroffenen beiden Gemeinden Liestal und Bubendorf einbezogen werden.

Frage 6:

Wie verhalten sich die Kosten für eine Parallelerschliessung via Gräubern für Neuhof 1 und Umleitung ARA-Verkehr mit allen Anpassungen über Bubendorf?

Im Rahmen der unter Ziffer 3 und 5 erwähnten Abklärungen wird auch eine Parallelerschliessung geprüft. Die Abklärungen sind noch nicht so weit, dass eine Kostenschätzung möglich ist.

Frage 7:

Und welche Kosten würde ein gesicherter Bahnübergang mit Fussgängerstreifen bei der ARA-Kreuzung verursachen?

Bei der Einmündung des ARA-Weges würde ein Fussgängerstreifen den im bfu-Gutachten erwähnten Grundsätzen widersprechen. Eine Absicherung mit Schranken würde Kosten in der Grössenordnung von mindestens 1 Mio. Franken verursachen.

Frage 8:

Könnten die Zufahrten ARA und Neuhof 1 mit einem Übergang realisiert werden? Welche Kosten würde diese Variante verursachen?

Wie vorstehend erwähnt, wird auch eine Zusammenlegung der Übergänge studiert. Da die Abklärungen noch nicht so weit sind, können noch keine Kosten angegeben werden.

Frage 9:

Es haben sich schon einige Unfälle ereignet, bei denen Fahrzeuge entweder die WB-Geleise oder das Trottoir tangiert haben. Kann sich die Regierung wirklich mit gutem Gewissen vorstellen, dass der Schulweg von Kindergarten- und Primarschülern auf dem Trottoir entlang der Kantosstrasse zu bewältigen ist?

Eine Unfallauswertung der letzten drei Jahre zeigt, dass sich zwischen Liestal Altmarkt und Neuhof nur wenige Verkehrsunfälle ereignet haben. Die Waldenburgerstrasse kann deshalb keinesfalls als unfallträchtig eingestuft werden. Es sind deshalb auch keine Unfallschwerpunkte festzustellen. Aufgrund der Tatsache, dass die Kinder im Bereich Gräubern einen gesicherten Übergang benützen können, erachten wir den Schulweg über das Trottoir aus Sicherheitsgründen als sinnvoll und zumutbar. Unfälle auf Gehwegen längs der Strasse sind gesamthaft betrachtet rar. Im Abschnitt Neuhof - Liestal Altmarkt wurde kein einziger Unfall registriert.

Frage 10:

Am 23.12.05 konnte nur mit Glück ein Unfall verhindert werden. Herr Weber hat daraufhin den Herren Beat Schüpbach und Peter Müller eine E-mail gesandt. Er wartet noch heute auf eine Antwort. Ist dies im Sinne der Regierung?

Aufgrund der Tatsache, dass die Sachlage Herrn Weber schon öfters und eingehend dargelegt worden ist und infolge Ferienabwesenheit über Weihnachten / Neujahr, hat es die Hauptabteilung Verkehrssicherheit bzw. Beat Schüpbach und Peter Müller unterlassen, die E-Mail vom 23.12.2005 zu beantworten. Dafür möchten sich die Beteiligten in aller Form entschuldigen.

Frage 11:

Will die Regierung wirklich zu warten, bis ein schwerer Unfall geschieht und die Verantwortung dafür tragen?

Die tägliche Arbeit der Hauptabteilung Verkehrssicherheit der Polizei Basel-Landschaft und verschiedener Fachstellen des Tiefbauamts Basel-Landschaft besteht darin, im Bereich der

Unfallverhütung und damit der Verkehrssicherheit aktiv zu sein. Dies geschieht zum Teil in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und oft mit externen Fachstellen. Von der Möglichkeit einer externen Beurteilung hat die Hauptabteilung Verkehrssicherheit auch im Fall Neuhof Gebrauch gemacht und die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) beauftragt, mittels eines verkehrstechnischen Gutachtens zur Situation beim Neuhof Stellung zu nehmen. Dieses hat im April 2005 ergeben, dass eine Insel zur Zeit die sicherste Lösung für die Querung der Strasse ist. Diese hat das Tiefbauamt bereits erstellt.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Der Landschreiber: