

**Vorlage an den Landrat**

vom 24. Oktober 2006

**Schriftliche Beantwortung der Interpellation Nr. 2006/217 von Landrat Hanspeter Wullschleger:
Verkehrs- und Baustellenchaos in Sissach**

Am 7. September 2006 reichte Landrat Hanspeter Wullschleger eine Interpellation zum Thema "Verkehrs- und Baustellenchaos in Sissach" mit folgendem Wortlaut ein:

Seit letzter Woche wird in Sissach das Nadelöhr der Hauptverkehrsansbindung ins Diegtertal umgebaut. Die SBB hat wegen der bereits in Arbeit befindlichen Bahnhofumgestaltung mit der Sanierung der Bahnunterführung Zunzgerstrasse begonnen. Der Verkehr wird auf dieser wichtigen Achse dadurch bis mindestens Dezember blockiert. Ziel der Arbeiten ist u.a. eine Absenkung der Kantonsstrasse um rund 20 cm. Gleichzeitig ist bekannt, dass der Kanton eine weitere Absenkung um zusätzliche 70 cm plant, um die Lichthöhe dieser zentralen Durchfahrt in die Gewerbe- und Industriezonen Richtung Zunzgen/Tenniken zu erhöhen.

Den zuständigen Gemeindebehörden, wie auch der Bevölkerung war bisher immer signalisiert worden, dass die beiden Bauvorhaben koordiniert und in einem möglichst engen Zeitfenster gemeinsam realisiert werden sollen. Das ist nun offensichtlich nicht der Fall. Die SBB macht vorwärts, während der Kanton noch nicht einmal ein baureifes Projekt ausgearbeitet hat. Er brauche dafür noch mindestens 1 Jahr, heisst es.

Das Verkehrschaos ist perfekt, massiver Mehrverkehr auf den Ausweichrouten durch enge Quartierstrassen die Folge. Unhaltbar ist, dass durch die mangelnde Koordination von SBB und Kanton dieses Baustellen-Malaise gleich doppelt erduldet werden muss. Erschwerend ist noch, dass die Ausfahrt Itingen wegen Sanierungsarbeiten, die nun schon über Monate dauern, ebenfalls gesperrt ist. Ein Verkehrsteilnehmer der von Thürnen nach Zunzgen will, muss deshalb eine Rundreise via Lausen in Kauf nehmen. Unverständnis und Unmut bei den Behörden, in der Bevölkerung, bei den Anwohnern und Verkehrsteilnehmern sind die logische Konsequenz. Gefordert wären rasche Massnahmen:

- *Reduktion der Bauzeit und Beschränkung der Verkehrssperrungen auf ein Minimum.*
- *Massnahmen zum Schutz der Wohnquartiere vor dem Ausweichverkehr.*
- *Mehr Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer.*
- *Eine rasche Fertigstellung der Ausfahrt Itingen.*
- *Ein Kostenvergleich zwischen der Absenkung Unterführung Zunzgerstrasse und der Unterführung Netzenkurve.*

Ich bitte den Regierungsrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. *Weshalb konnte dieses doppelte Bauvorhaben nicht einvernehmlich und koordiniert realisiert werden?*
2. *Weshalb wurden die Sanierungsarbeiten bei der Ausfahrt Itingen nicht vor der Sperrung der Zunzgerstrasse abgeschlossen?*
3. *Wann ist die Ausfahrt Itingen für den Verkehr wieder geöffnet?*
4. *Wie stellt der Regierungsrat künftig die Information der Bevölkerung und die Koordination solcher Bauvorhaben sicher?*
5. *Stellt die Direktverbindung Netzenkurve-Ebenrain auch für den Regierungsrat eine realistische und wirksame Alternative dar, besteht allenfalls eine Absicht zur konkreten Projektierung?*

Zusatzfrage:

Die Lösung des Problems liegt eigentlich auf der Hand. Mit der Realisierung der seit über 10 Jahren geforderten Direktverbindung Netzenkurve-Ebenrain wäre der Dorfkern verkehrsberuhigt und vom Schwerverkehr entlastet. Der Ausbau der Bahnunterführung hinfällig. Diese realistische Projekt-Alternative ruht nun allerdings auch schon jahrzehntelang in den tiefen Schubladen der Baselbieter Baudirektion. Insgesamt könnte diese Alternative gar kostengünstiger als die Absenkung der heutigen Strecke ausfallen, da unter anderem die bestehenden Werkleitungen nicht zusätzlich verlegt werden müssten.

- *Ist der Regierungsrat gewillt, einen Kostenvergleich der beiden Varianten vorzulegen oder muss ein solcher mit einem parlamentarischen Vorstoss erst gefordert werden?*

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

1. *Weshalb konnte dieses doppelte Bauvorhaben nicht einvernehmlich und koordiniert realisiert werden?*

Das so genannte "doppelte Bauvorhaben" besteht aus zwei verschiedenen Bauprojekten zweier verschiedener Bauherren.

Bauprojekt SBB

Die Erweiterung und Erneuerung der Gleisanlagen inklusive Lärmschutz bedingen u. a. den Abbruch und Neubau der Brückenplatte der SBB- Unterführung. Bedingt durch eine massive Verstärkung weist die neue Brückenplatte eine um 30 cm grössere Konstruktionsstärke auf als die frühere, nämlich 15 cm nach oben und 15 cm nach unten. Als Folge daraus muss die Fahrbahn im Bereich der Unterführung um diese 15 cm abgesenkt werden, um wieder die heutige Durchfahrtshöhe von 3.70 m zu erreichen.

Diese umfangreichen Bauarbeiten können ohne Vollsperrung der SBB-Unterführung nicht ausgeführt werden.

Die Umbauarbeiten vom Juni bis November 2006 im Bahnhof Sissach bedingen u. a. Gleisstilllegungen. Dieses Zeitfenster bestimmte den Ausführungstermin des komplizierten Bauvorhabens, weil durch diese Gleisstilllegung eine wesentliche Erleichterung der unter Zugverkehr ablaufenden Bauarbeiten erreicht werden konnte.

Bauprojekt TBA

Mit der Eröffnung der Umfahrung Sissach soll die H2 - sie ist heute als Hauptstrasse mit Gemischtverkehr blau signalisiert - aus Sicherheitsgründen grün umsignalisiert werden. Als Alternative für eine blau signalisierte Route bietet sich die Kantonsstrasse Itingen - Sissach an. Diese muss jedoch durchgehend für Lastwagen mit einer Eckhöhe von 4.00 m befahrbar sei. Um bei der SBB-Unterführung Zunzgerstrasse diese Bedingung erfüllen zu können, beabsichtigt das TBA die lichte Höhe in der Unterführung von heute 3.70m auf neu 4.30m zu erweitern. Dies bedingt eine Fahrbahnabsenkung um rund 60 cm. Gleichzeitig wird die Zunzgerstrasse ab Diegterbach- Brücke bis zur Einmündung der Itingerstrasse erneuert.

Das Tiefbauamt hat im dritten Quartal 05 mögliche Lösungsvarianten ausgearbeitet und einen Variantenvergleich unter Berücksichtigung der Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit vorgenommen und diesen anlässlich der Koordinationssitzung der SBB - der Gemeinderat Sissach hat darin ebenfalls Einsitz - vorgestellt. Der Gemeinderat hat in der Folge diese Änderung beraten und teilte mit Schreiben vom 15.12.05 "sein Einverständnis zur Vergrösserung der Durchfahrthöhe SBB-Unterführung" dem Tiefbauamt mit. Die weiteren Abklärungen haben jedoch früh aufgezeigt, dass eine gleichzeitige Realisierung beider Projekte - Abbruch und Neubau der Brückenplatte seitens SBB einerseits und Ausbau und Erneuerung der Zunzgerstrasse seitens TBA andererseits - aus folgenden Gründen nicht möglich ist:

- 1.1 Für das Bauvorhaben - Absenkung im Bereich der SBB-Unterführung und Ausbau und Erneuerung der Zunzgerstrasse - ist gemäss Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) ein Plangenehmigungsverfahren (PGV) zwingend notwendig. Ein PGV mit nachfolgender Einsprachenbehandlung kann bis zu 2 Jahre dauern, womit eine gleichzeitige Realisation mit dem terminlich fixierten Vorhaben der SBB nicht möglich war.
- 1.2 Die beschränkten Platzverhältnisse hätten zu grossen Problemen beim Betrieb der Baustelle geführt und ein rationelles Arbeiten schlicht verunmöglicht. Die zeitgleiche Realisierung beider Vorhaben auf engstem Raum der Unterführung hätte letztlich zu einer bedeutend längeren Sperrung geführt. Bereits schon bei der Ausführung des SBB-Projektes musste der Unternehmer für die Installation und Baumateriallagerung das gesamte angrenzende Strassenareal nördlich und südlich der Unterführung beanspruchen.

Eine bestmögliche Koordination findet trotzdem statt. Die Unterfangung der Widerlager- und Flügelmauern der Unterführung und der bahnseitigen Stützmauer im Heidengässli wird im Hinblick auf die spätere Fahrbahnabsenkung der Kantonsstrasse vorgezogen und jetzt gleichzeitig mit dem SBB-Projekt realisiert. Zudem wird im Rahmen der Detailprojektierung der Zunzgerstrasse geprüft, die Arbeiten zur Absenkung grossteils ohne Vollsperrung auszuführen.

Von Anfang an gingen die Projektverantwortlichen der SBB von einer Sperrung der Zunzgerstrasse aus und haben eine Umleitung des gesamten Verkehrs über die Reuslistrasse (wie sie an den Markttagen in Sissach praktiziert wird) geplant. An der Koordinationssitzung

vom 29.03.06 wurde im Beisein der Polizei, des Vertreters des Gemeinderates Sissach und des Busbetreibers das Umleitungskonzept via Reuslistrasse übereinstimmend festgelegt. Als Verfasser der Aktennotiz dieser Sitzung zeichnet übrigens Herr Martin Hauswirth, Gemeinderat Sissach.

Ungefähr vier Wochen vor Baubeginn und damit Sperrung der SBB-Unterführung hat die Gemeinde aus Sicherheitsgründen jedoch eine gesamte Verkehrsumleitung (Busbetrieb und landwirtschaftl. Fahrzeuge ausgenommen) über die Reuslistrasse kategorisch abgelehnt.

Als Folge davon musste das TBA im Auftrag der SBB eine weiträumige Umleitung via Itingen/Lausen signalisieren.

2. Weshalb wurden die Sanierungsarbeiten bei der Ausfahrt Itingen nicht vor der Sperrung der Zunzgerstrasse abgeschlossen?

Die Submission und die Vergabe der Lärmschutzmassnahmen und die Instandsetzung der Anschlussbauwerke Nord in Itingen erfolgten im Frühjahr 2004. Gegen den Vergabeentscheid hat ein nichtberücksichtigter Anbieter Einsprache erhoben, was zu einer erheblichen Verzögerung führte. Die Neuvergabe erfolgte im Januar 2005 mit dem vorgesehenen Baubeginn im April 2005. Die zwischenzeitlich in Angriff genommenen Instandsetzungsarbeiten im Tunnel Arisdorf führten zu einer weiteren Verschiebung des Baubeginnes, weil infolge der zu erwartenden Staubildungen auf der A2 ein beträchtlicher Mehrverkehr auf den Kantonsstrassen im Raum Itingen / Sissach erwartet wurde.

Eine zwingende Projektauflage der Umfahrung Sissach verlangt zudem, dass die Lärmschutzmassnahmen in Itingen vor der Eröffnung des Chienbergtunnels erstellt sein müssen. In Erfüllung dieser Auflage wurden die Bauarbeiten im September 2005 schliesslich in Angriff genommen.

Der lange, kalte Winter und der verzögerte Frühlingsbeginn führten zusätzlich zu einem Rückstand auf das Bauprogramm von ca. 6 Wochen. Ohne diese Vorkommnisse wären die Bauarbeiten zweifellos vor der Sperrung der Zunzgerstrasse zum Abschluss gekommen.

3. Wann ist die Ausfahrt Itingen für den Verkehr wieder geöffnet?

Der Anschluss Itingen ist seit Freitag, 29. September 2006 in beiden Fahrtrichtungen wieder geöffnet.

4. Wie stellt der Regierungsrat künftig die Information der Bevölkerung und die Koordination solcher Bauvorhaben sicher?

Aus der Sicht des Regierungsrates hat die SBB über ihre Bauvorhaben in Sissach die Bevölkerung umfassend informiert:

- 4.1 Das Bauvorhaben "Bahnhof Sissach" (mit dem Dossier Unterführung Zunzgerstrasse) wurde im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr (BAV) vom Kanton Basel-Landschaft einem Vernehmlassungsverfahren unterstellt. In diesem Zusammenhang lag das Gesamtprojekt wähen 30 Tagen in den Gemeinden Sissach, Liestal, Itingen, Thürnen, Böckten und Gelterkinden zur öffentlichen Einsichtnahme auf.

- 4.2 In der Publikation "Sissach", die in der Gemeindeverwaltung Sissach aufliegt, hat die SBB einen detaillierten Beschrieb der geplanten Bauarbeiten "Bahnhof Sissach" veröffentlicht.
- 4.3 In der "Volksstimme" wurden mehrere Reportagen und Publikationen der SBB über den Stand der Bauarbeiten veröffentlicht.
- 4.4 Eine Woche vor Beginn der Bauarbeiten an der SBB-Unterführung hat die SBB eine umfassende Medieninformation verfasst und an die Medien verschickt.
- 4.5 Herr Martin Hauswirt, Gemeinderat, ist an den Koordinations- und Bausitzungen anwesend, womit die aktuelle Information der lokalen Behörde sichergestellt sein sollte.

Die Frage der Koordination solcher Bauvorhaben wird bereits unter der Frage 1 beantwortet.

5. *Stellt die Direktverbindung Netzenkurve-Ebenrain auch für den Regierungsrat eine realistische und wirksame Alternative dar, besteht allenfalls eine Absicht zur konkreten Projektierung?*

Es schlummert kein Projekt "Unterführung Netzenkurve" in den tiefen Schubladen der Baselbieter Baudirektion. Diese SBB-Unterführung ist weder im rechtsgültigen regionalen Strassennetzplan Ergolzthal-Ost noch im KRIP-Entwurf enthalten. Die Ortsdurchfahrt Sissach wird mit der Umfahrung Sissach erheblich entlastet und kann deshalb den Restverkehr aus dem Diegtertal durchaus verkraften. Die Idee einer "SBB-Unterführung Netzenstrasse" wurde im Rahmen der seinerzeitigen Genehmigung des kommunalen Strassennetzplanes von Sissach behandelt und vom Regierungsrat nicht genehmigt.

Da sich die Ausgangslage und die Randbedingungen seither nicht verändert haben, kann aus der Sicht des Regierungsrates auf dieses Alternativ-Begehren nicht eingetreten werden.

Zusatzfrage:

- Ist der Regierungsrat gewillt, einen Kostenvergleich der beiden Varianten vorzulegen oder muss ein solcher mit einem parlamentarischen Vorstoss erst gefordert werden?

Ein Kostenvergleich der beiden Varianten sieht wie folgt aus:

Zunzgerstrasse

Die Kosten für den Ausbau und die Erneuerung der Zunzgerstrasse werden auf CHF 2.1 Mio ($\pm 35\%$, Preisbasis Sept. 06), exklusive Landerwerb und Inkonvenienzen, geschätzt. In diesem Betrag sind rund CHF 0.9 Mio für die eigentliche Absenkung enthalten.

Nach Strassengesetz sind die Werkleitungseigentümer gehalten ihre Leitungen den neuen Verhältnissen anzupassen. Diese Anpassarbeiten werden jeweils von den Werkleitungseigentümern - sehr oft verbunden mit Erneuerungs- und/oder Ausbauvorhaben - geplant, sodass wir hier eine Bandbreite von CHF 0.3 bis 0.4 Mio angeben können.

SBB-Unterführung Netzenstrasse

Ein Projekt liegt hier - wie bereits erwähnt - nicht vor, entsprechend ist auch keine Kostenschätzung verfügbar. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass sich die Baukosten für diese Unterführung mit Zufahrtsrampen und Anpassarbeiten an der bestehenden Infrastruktur im zweistelligen Millionenbereich bewegen werden. In der Studie für den Neubau einer SBB-Unterführung in Laufen - in der Grösse vergleichbar mit einer Unterführung Netzen - werden die Baukosten auf rund 18.0 Mio (Preisbasis 04) geschätzt.

Liestal, 24. Oktober 2006

Im Namen des Regierungsrates
der Präsident:

Wüthrich-Pelloli

der Landschreiber:

Mundschin