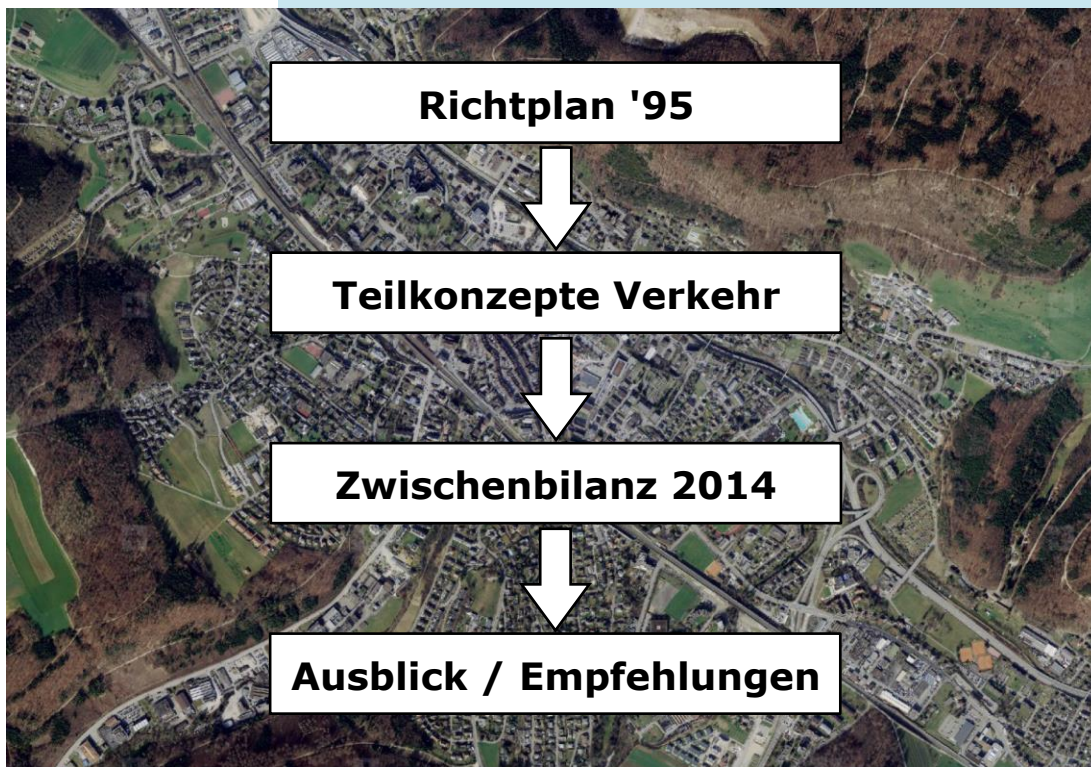


Verkehrskonzept Liestal Zwischenbilanz 2014



Bericht

873962B Verkehrskonzept Liestal v01-00-00.docm / Version 01-00-00 [3] / 19.09.2014 / Stö, hot



DokName / Version	Versions- datum	Kommentar	Status	Geprüft
873962B Verkehrskonzept Liestal v00-00-01.docm / 00-00-01	31.01.2014		In Bearbeitung	hot
873962B Verkehrskonzept Liestal v00-00-02.docm / 00-00-02	14.02.2014		In Bearbeitung	Stö
873962B Verkehrskonzept Liestal v00-00-03.docm / 00-00-03	20.02.2014		In Bearbeitung	hot
873962B Verkehrskonzept Liestal v00-00-04.docm / 00-00-04	18.03.2014		Zur internen Prüfung	Stö
873962B Verkehrskonzept Liestal v00-01-00.docm / 00-01-00	24.03.2014		Zur Kenntnis	Stadt Liestal
873962B Verkehrskonzept Liestal v00-02-00.docm / 00-02-00	06.06.2014		Zur Kenntnis	Stadt Liestal
873962B Verkehrskonzept Liestal v00-03-00.docm / 00-03-00	23.06.2014		Zur Kenntnis	Stadt Liestal
873962B Verkehrskonzept Liestal v00-04-00.docm / 00-04-00	03.07.2014		Zur Kenntnis	Stadt Liestal
873962B Verkehrskonzept Liestal v00-05-00.docm / 00-05-00	19.08.2014		Zur Kenntnis	Stadt Liestal
873962B Verkehrskonzept Liestal v01-00-00.docm / 01-00-00	19.09.2014		Freigegeben	

Impressum

Auftragsnummer: 873962.0000
 Datei: 873962B Verkehrskonzept Liestal v01-00-00.docm
 Version/Datum: 01-00-00 [3] / 19.09.2014
 Speicherdatum: 19.09.2014
 Autor(en): Stöcklin Markus, Hohl Thomas
 Qualitätssicherung: SQS-zertifiziertes Qualitätssystem nach ISO 9001:2000 (Reg.Nr. 34856)
 © Copyright: Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG
 Hinweis geistiges Eigentum: Dieses Dokument ist geistiges Eigentum der Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG und ist urheberrechtlich geschützt. Die Nutzungsrechte des Bauherrn sind vertraglich geregelt.
 Die Rechte Dritter, welche rechtmässig in den Besitz des Dokumentes kommen, sind ebenfalls durch deren Verträge mit dem Bauherrn geregelt. Eine über diese Verträge hinausgehende Verwendung wie kopieren, vervielfältigen, weitergegeben etc. sind nur mit Zustimmung der Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG erlaubt.

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG	5
2	RICHTPLAN '95	6
2.1	Übersicht und generelles Verkehrskonzept (Thema 20)	6
2.2	Motorisierter Individualverkehr (Thema 21)	10
2.3	Öffentlicher Verkehr (Thema 22)	12
2.4	Langsamverkehr (Thema 23)	14
2.5	Ruhender Verkehr (Thema 24)	16
3	TEILKONZEPTE VERKEHR 2005 – 2009	18
3.1	Übersicht	18
3.2	Motorisierter Individualverkehr (Verkehrskonzept 2005)	18
3.3	Öffentlicher Verkehr (Verkehrskonzept 2005)	20
3.4	Langsamverkehr (Schwachstellenanalyse Radrouten 2009)	21
3.5	Ruhender Verkehr (Parkierungskonzept 2000)	22
3.6	Kommunaler Strassennetzplan 2009	24
4	ZWISCHENBILANZ 2014	25
4.1	Übersicht	25
4.2	Motorisierter Individualverkehr	26
4.2.1	Entwicklung der Verkehrsbelastung 1980 – 2014	26
4.2.2	Umsetzung Teilprojekte Stadt und Kanton	28
4.3	Öffentlicher Verkehr	30
4.4	Langsamverkehr	32
4.5	Ruhender Verkehr	34
5	OFFENE PUNKTE/AUSBLICK/EMPFEHLUNGEN	36
5.1	Übersicht	36
5.1.1	Zielsetzungen gemäss Entwicklungs- und Finanzplan 2014-2018	36
5.1.2	Bevölkerungsprognose	36
5.1.3	Politische Vorstösse	37
5.2	Motorisierter Individualverkehr	38
5.2.1	Sanierung H2-Umfahrung Liestal (HUL) / Anschlusskonzept	38
5.2.2	Kantonsstrassen	40
5.2.3	Strassennetz Zentrum Nord	42
5.2.4	Büchelstrasse	44
5.2.5	MIV-Erschliessung QP-Gebiete	50
5.2.6	Interpellation: Aktuelle Verkehrssituation in Liestal (ER 2012/20)	51
5.2.7	Postulat: Verkehrsführung Poststrasse / Törlplatz / Kantinenweg (ER 2013/75)	53
5.2.8	Postulat: Befreiung des Büchelplatzes vom Durchgangsverkehr (ER 2013/83)	54
5.2.9	Postulat: Aufwertung des Zeughausplatzes (ER 2012/21)	55
5.2.10	Interpellation: „Rückbau“ der Rheinstrasse (ER 2013/43)	56

5.2.11	Postulat: Sichere Ausfahrt für unser Oskar Bieder-Quartier (ER 2013/51)	57
5.3	Öffentlicher Verkehr	58
5.3.1	Anpassungen Busliniennetz	58
5.3.2	ÖV-Erschliessung QP-Gebiete	63
5.3.3	Wasserturmplatz	64
5.3.4	Ortsbus Liestal	66
5.3.5	Postulat: ÖV-Anbindung Rosenquartier (ER 2010/135)	68
5.4	Langsamverkehr	69
5.4.1	Weitere Umsetzung der Massnahmen gemäss Schwachstellenanalyse	69
5.4.2	Anpassung Langsamverkehr Zentrum Nord	70
5.4.3	Postulat: Langsamverkehrsplanung beim QP Mühlematt (ER 2013/33)	72
5.4.4	Postulat: „Elefantebrüggli und „bank-square-arch“ bringen Kunden ins Stedtli! (ER 2012/219)	73
5.4.5	Postulat: Fussgängerfreundlicher Süd-Zugang zum Bahnhof Liestal (ER 2012/205)	74
5.4.6	Postulat: Verkehrsführung Veloverkehr Tiergartenstrasse (ER 2013/84)	75
5.4.7	Motion: Fussgängerzone im Stadtkern (ER 2014/124)	76
5.4.8	Petition: Mehr Sicherheit für die obere Sichterstrasse	77
5.4.9	Petition: Schulwegsicherung am Fussgänger-Übergang über den Nonnenboden-/Kantinenweg zum Gestadeck-Schulhaus	78
5.5	Ruhender Verkehr	79
5.5.1	Allgemeine Entwicklung	79
5.5.2	Postulat: Ausarbeitung eines Parkraum-Bewirtschaftungskonzeptes (ER 2012/27)	81
6	ZUSAMMENFASSUNG/WESENTLICHE ERKENNTNISSE	82

1 EINLEITUNG

Aufbauend auf dem Richtplan '95 hat die Stadt Liestal in den vergangenen Jahren das MIV-Konzept 2005 sowie weitere Teilkonzepte und Verkehrsmassnahmen entwickelt. Diese sind zum Teil bereits umgesetzt worden. Der vorliegende Bericht fasst die bezüglich Verkehr relevanten Themen des Richtplans '95 sowie die Teilkonzepte Verkehr zusammen und zieht eine Zwischenbilanz per 2014.

Das Ziel ist nicht die Ausarbeitung eines völlig neuen Verkehrskonzepts. Vielmehr soll eine **Zwischenbilanz** bezüglich dem Umsetzungsstand der Teilkonzepte gezogen und die aktuellen politischen Fragen „eingeordnet“ werden.



Abb.: Inhalt und Ablauf des vorliegenden Berichtes

Mit dem vorliegenden Bericht soll eine Zwischenbilanz über die Umsetzung des Liestaler Richtplans '95 bzw. des Verkehrskonzeptes gezogen werden. Darauf aufbauend sind die offenen Punkte sowie die aktuellen politischen Vorstösse zu beantworten.

2 RICHTPLAN '95

2.1 Übersicht und generelles Verkehrskonzept (Thema 20)

Der Richtplan '95 der Stadt Liestal stellt die **angestrebte räumliche Entwicklung** von Liestal dar und wird im Folgenden kurz zusammengefasst. Er kümmert sich dabei um die Gesamtstruktur der Siedlungs- und Landschaftsräume und versucht Siedlungsentwicklung, Verkehrsbedürfnisse, Umweltschutz, etc. in einen Zusammenhang zu stellen sowie gegenseitige Bezüge und Auswirkungen aufzuzeigen.

Der Richtplan '95 versteht sich in erster Linie als strategische Planung. Durch die Fällung **wichtiger strategische Grundsatzentscheide** ist er eine wesentliche Vorausleistung für nachfolgende Gesamt- und Detailplanungen.

Die Hauptzielsetzungen werden in **18 Leitsätzen** umschrieben. Sie verschaffen einen Gesamtüberblick über die im Massnahmenteil behandelten Themen. Folgende Leitsätze betreffen dabei speziell den Verkehr:

Leitsatz 1: Die Stärkung des Stedtlis verlangt eine neue Verkehrsführung. Gut gestaltete und ökologisch intakte Freiräume erhöhen die Qualität der Siedlung. Aspekte der Siedlung, des Verkehrs und der Umwelt müssen koordiniert werden.

Leitsatz 4: Die Gebiete der künftigen Stadtentwicklung sind attraktiv erschlossen und grenzen ans Stedtli und die Vorstadt.

Leitsatz 5: Das Stedtli entwickelt sich innerhalb eines erweiterten, verkehrsarmen Bereiches. Dieser ist gut erreichbar, wird aber vom Durchgangsverkehr befreit.

Leitsatz 9: Die Entwicklung Liestals stützt sich auf eine attraktive Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr. Der Bahnhof stellt die Verbindung zu den Zentren der Schweiz, zur Region wie auch zwischen den Quartieren von Liestal her.

Leitsatz 10: Die peripheren Wohn- und Arbeitsplatzgebiete werden durch attraktive Fuss- und Radwege sicher mit dem Stadtzentrum verbunden.

Leitsatz 11: Der Durchgangsverkehr soll neben der H2 auf einer Hauptachse konzentriert werden. Das Stedtli und die Quartiere sind gut erreichbar. Sie werden soweit als möglich vom fremden Durchgangsverkehr entlastet.

In **15 Themen** geordnet werden die Massnahmen sowie die strategischen Grundsatzentscheide beschrieben. Die 5 Themen 20 – 24 behandeln dabei den Verkehr (siehe Zusammenstellung auf der nächsten Seite).

Im Richtplan '95 wird der Verkehr in 5 Themen behandelt (siehe Zusammenfassung auf den folgenden Seiten). Es werden dabei strategische Grundsatzentscheide für das Liestaler Verkehrskonzept und nachfolgende Gesamt- und Detailplanungen gefällt.

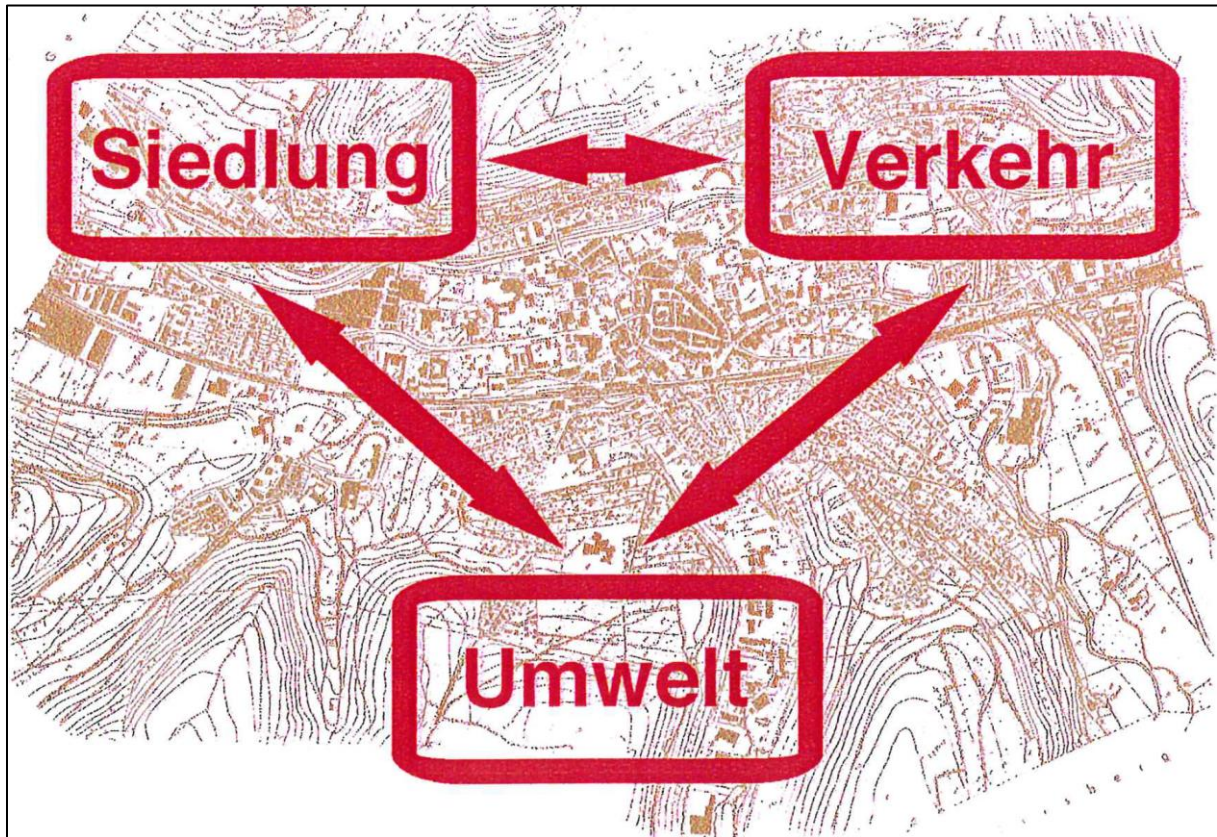


Abb.: Der Richtplan stellt Siedlungsentwicklung, Verkehrsbedürfnisse und Umweltschutz in einen Zusammenhang und zeigt gegenseitige Bezüge und Auswirkungen auf.

Themen des Massnahmenteils im Richtplan '95:

- Thema 1 Stadtzentrum
- Thema 2 Stedtli
- Thema 3 Vorstadt
- Thema 4 Entwicklungsgebiete
- Thema 5 Mischgebiete entlang von Verkehrsachsen
- Thema 6 Wohngebiete
- Thema 7 Reine Arbeitsplatzgebiete
- Thema 8 Gebiete für öffentliche Aufgaben
- Thema 9 Kulturobekte und erhaltenswerte Siedlungsstrukturen
- Thema 10 Natur und Siedlungsgebiet

- Thema 20 Generelles Verkehrskonzept (siehe nächste Seite)
- Thema 21 Motorisierter Verkehr (siehe Kapitel 2.2)
- Thema 22 Öffentlicher Verkehr (siehe Kapitel 2.3)
- Thema 23 Langsamverkehr (siehe Kapitel 2.4)
- Thema 24 Ruhender Verkehr (siehe Kapitel 2.5)

Das **generelle Verkehrskonzept (Thema 20)** bildet eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Entwicklung Liestals. Der Richtplan formuliert dazu die generellen, verkehrspolitischen Grundsätze, d.h. die **strategischen Grundsatzentscheide**:

- Im Vordergrund steht nicht mehr der ungehinderte und möglichst attraktive Verkehrsfluss, sondern der Schutz und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Die Bevölkerung ist vor Immissionen zu schützen.
- Der Verkehr muss grundsätzlich mit der heute zur Verfügung stehenden Infrastruktur auskommen. Damit bestimmt das Infrastrukturangebot die künftig mögliche Verkehrsmenge.
- Im Sinne der angebotsorientierten Verkehrsplanung müssen beim Zusammentreffen der einzelnen Netze von allen Verkehrsträgern Kompromisse bezüglich des Ausbaustandarts akzeptiert werden. Die Sicherheit muss aber jedenfalls für alle gewährleistet werden.
- Das Verkehrskonzept von Liestal ist Kernstück eines regionalen Konzepts. Alle Entscheidungsträger (Bus, Kanton, Stadt Liestal) koordinieren und berücksichtigen die Anliegen und Bedürfnisse der jeweiligen Stufe.

Das **Hauptgewicht der Verkehrsrichtplanung** liegt bei der Koordination der verschiedenen Nutzungsansprüche, der Verkehrslenkung, der Verkehrsentflechtung (Trennung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer) sowie Massnahmen zur Sicherung und Beruhigung des Verkehrsgeschehens auf der Strasse. Es werden alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen berücksichtigt. Insbesondere für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr wird Nachholbedarf ausgemacht. Das Konzept beschränkt sich auf die generelle Linienführung der einzelnen Verkehrsnetze.

Das Verkehrskonzept verfolgt eine angebotsorientierte Verkehrsplanung. Im Vordergrund stehen dabei der Schutz und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer.

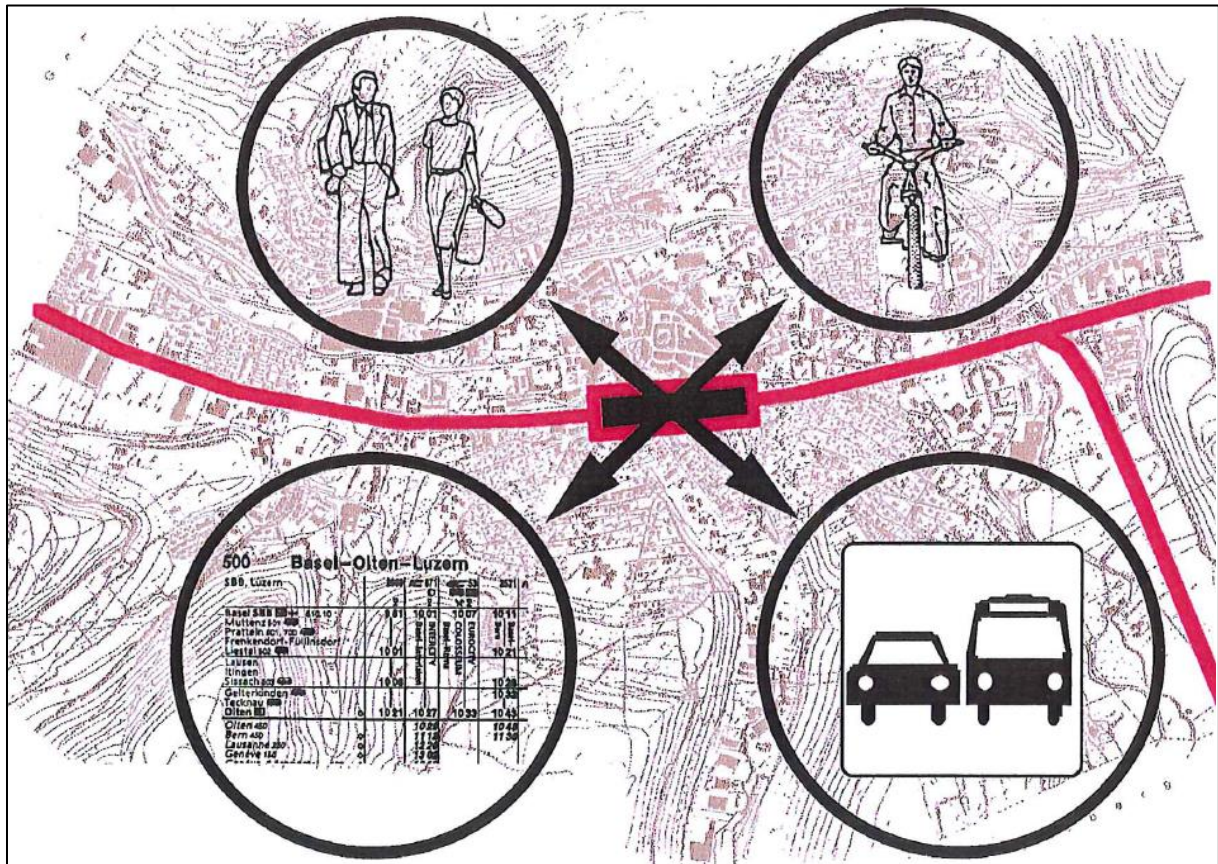


Abb.: Das Verkehrskonzept berücksichtigt alle Verkehrsteilnehmer gleichermassen.

2.2 Motorisierter Individualverkehr (Thema 21)

Der Richtplan formuliert bezüglich des MIV folgende **Zielsetzungen**:

- Der Durchgangsverkehr soll auf zwei Hauptachsen (H2 sowie Rheinstrasse – Gasstrasse – Rosenstrasse) konzentriert werden, womit das Stedtli und die Kasernenstrasse markant vom Durchgangsverkehr entlastet werden können.
- Der Ausbaustandard der Strassen richtet sich nach deren Funktion, der Benutzergruppe sowie den städtebaulichen Randbedingungen.
- Auf dem Hauptverkehrsnetz ist ein flüssiger Verkehrsablauf zu gewährleisten.
- Empfindliche Siedlungsgebiete sind vor Verkehrsemissionen zu schützen.

Zur Erreichung der Ziele sind folgende **Massnahmen** bzw. Hauptelemente vorgesehen, welche in mehreren Phasen umgesetzt werden sollen (rote Nummern auf Plan auf nächster Seite oben):

- Mit einer neuen Verbindung Kantinenweg/Nonnenbodenweg (1) zwischen Kasernenstrasse und Rosenstrasse kann die Büchelistrasse unterbrochen und umgestaltet werden. Der Verkehr der Seltisbergerstrasse wird direkt zu den Hauptachsen geführt.
- Im Rahmen der Überbauung Grienmatt soll eine direkte Verbindung (2) zwischen der Gasstrasse (Einmündung Mühlemattstrasse) und der Gerberstrasse geschaffen werden. Der kleine Kreisverkehr Rebgrasse – Weierweg – Gasstrasse – Rheinstrasse wird aufgehoben und die bisherige Verbindung durch die Rebgrasse unterbrochen.
- Das Einbahnsystem ums Stedtli wird aufgehoben und die Verkehrsführung angepasst (4). Die Poststrasse (3) wird dazu im Bereich des Bahnhofs für den MIV gesperrt und zur Mischverkehrsfläche umgestaltet. Der ÖV kann die Poststrasse zukünftig in beiden Richtungen befahren.
- Durch zwei neue H2-Anschlüsse Schild (5) (Vollanschluss anstelle Halbanschluss Rheinstrasse) und Gasstrasse (6) (Halbanschluss Richtung Sissach) kann die H2 ihre Funktion als Umfahrungsstrasse besser wahrnehmen.
- Mit einem Umbau des H2-Anschlusses Altmarkt (7) wird eine direkte Zufahrt aus der Rosenstrasse möglich und Bauland nördlich der Ergolz gewonnen.
- Das Gewerbegebiet Grammet (8) wird über den H2-Anschluss Altmarkt erschlossen.
- Die Erschliessung des noch nicht überbauten Gewerbegebiets Gräubern (9) soll in einer ersten Phase ab der Frenkenstrasse erfolgen. In einer zweiten Phase wird eine neue Erschliessung ab der Waldenburgerstrasse angestrebt.
- Verkehrslenkende Massnahmen (rot) wie Verkehrsberuhigungen oder Sperrungen sowie Knotenumgestaltungen (Änderung Vortrittsregime, Kreisel).
- Verkehrsberuhigende Massnahmen in den Quartierstrassen mittels gestalterischen Elementen und Tempo 30-Zonen in den Quartieren (gelb)

Desweiteren wird vorgeschlagen, den **kommunalen Strassennetzplan** anzupassen. Für die Rosenstrasse, die Gasstrasse bis zum neuen H2-Anschluss sowie die neuen Verbindungen Kantinenweg/Nonnenbodenweg und Grienmatt ist die **Umklassierung** in Kantonsstrassen zu prüfen. Im Gegenzug können dabei die Rebgrasse und die Kasernenstrasse (zwischen Kantinenweg und Altmarktstrasse) abklassiert werden.

Hauptzielsetzung des MIV-Konzepts ist es, das Stedtli mit einer Verlegung des Durchgangsverkehrs auf die H2 (inkl. neuer Anschlüsse) und eine neue Hauptachse Rosenstrasse – Gerberstrasse – neue Verbindung Grienmatt zu entlasten.

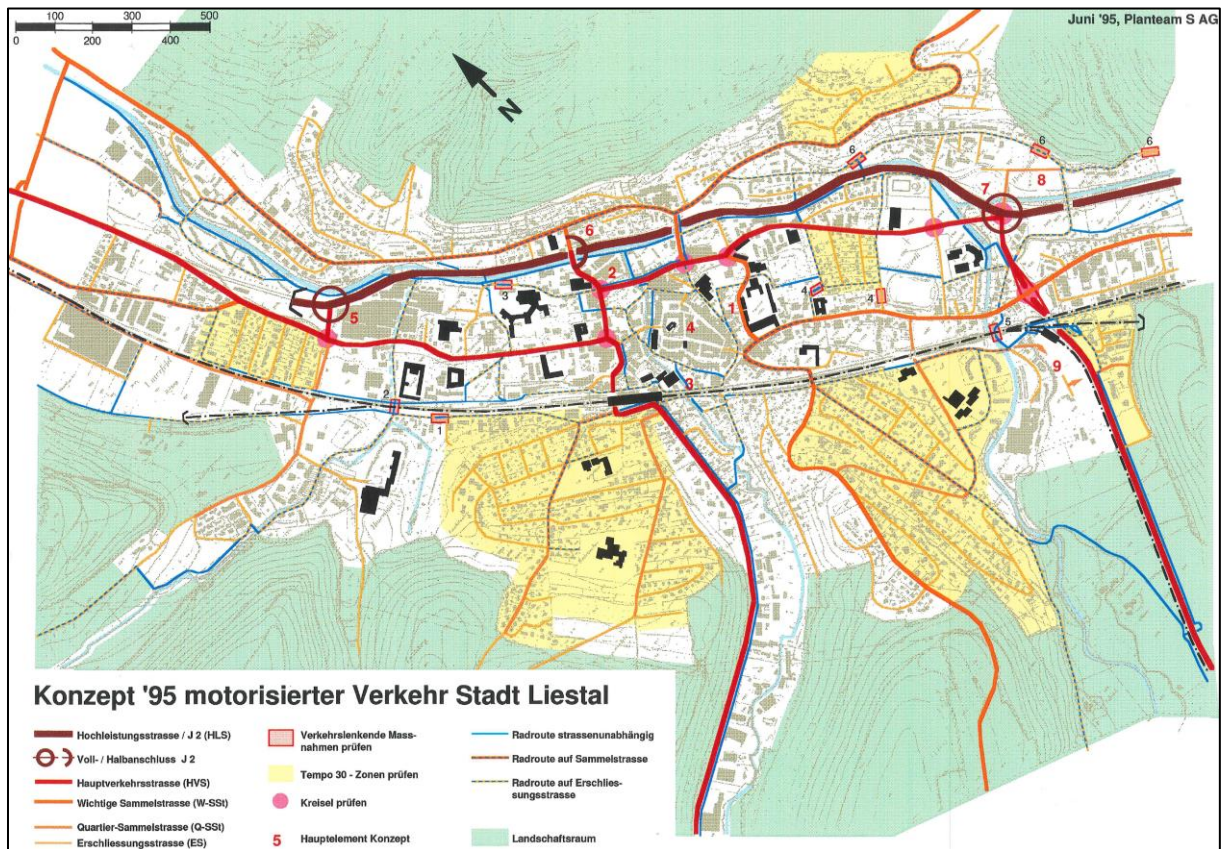


Abb.: MIV-Konzept '95

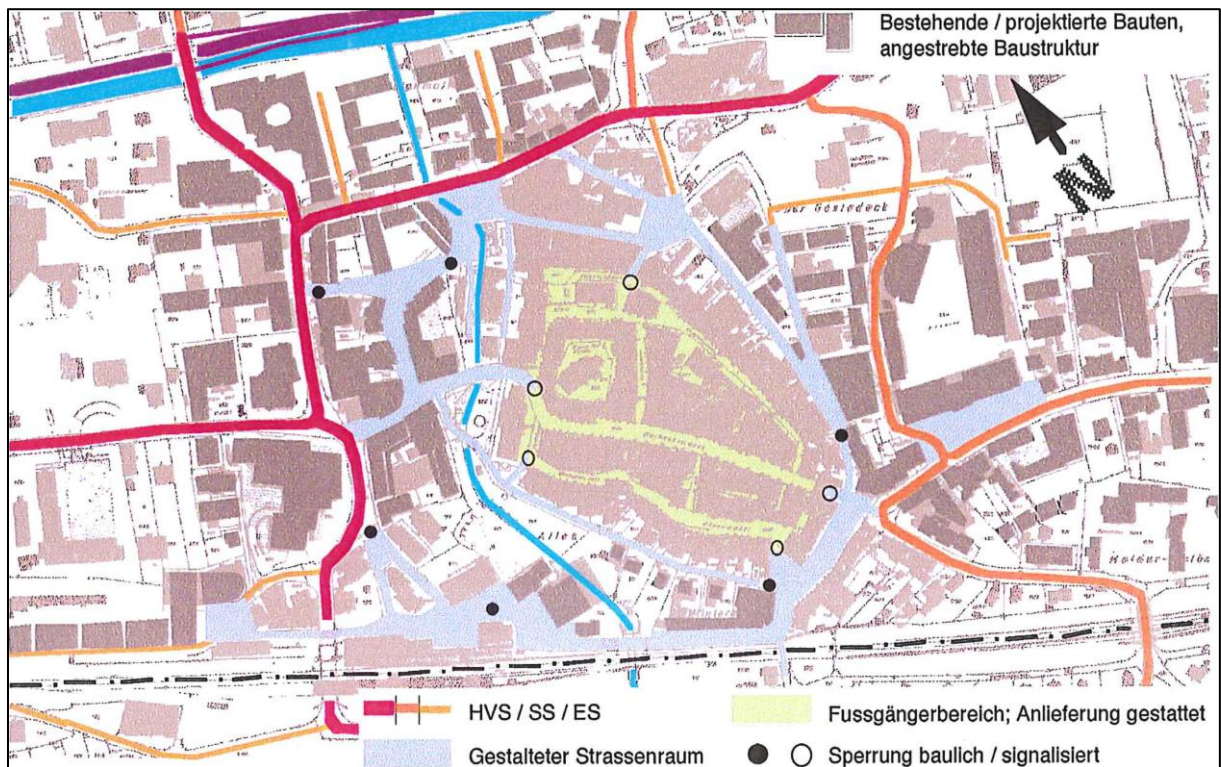


Abb.: Verkehrsführung MIV im Zentrum

2.3 Öffentlicher Verkehr (Thema 22)

Im Rahmen des Richtplans '95 werden bezüglich des öffentlichen Verkehrs folgende **Zielsetzungen** verfolgt:

- Gewährleistung attraktiver ÖV-Verbindungen zwischen Zentrum, Wohn-, Schul-, und Arbeitsplatzgebieten. Für locker überbaute Gebiete sind alternative Angebotsformen (z.B. Rufbus, Sammeltaxi) zu prüfen.
- Das Angebot wird auf die Bedürfnisse der einzelnen Benutzergruppen abgestimmt.
- Die verschiedenen Netze des ÖV werden optimal miteinander verknüpft. Projekte im Bahnhofsgebiet sind auf Möglichkeiten zur Realisierung eines regionalen Busbahnhofs zu prüfen.
- Attraktive Park+Ride-Parkplätze fördern das Umsteigen auf den ÖV.
- Die Netze für die privaten und die öffentlichen Verkehrsmittel sind zu koordinieren und gegenseitig zu optimieren. Der ÖV soll dabei insbesondere im Zentrum auf attraktiven, vom übrigen Verkehr weitgehend entlasteten Routen verkehren.

Das ÖV-Konzept soll Lösungen für folgende **Problemschwerpunkte** aufzeigen:

- Die stark belasteten Verkehrsachsen im Zentrum erschweren die Zu- und Wegfahrt zum Bahnhof und führen dazu, dass die Busse im Verkehr stecken bleiben.
- Eine kundenfreundliche Platzierung der Busse am Bahnhof ist nicht möglich.
- Einzelne Quartiere sind nur ungenügend erschlossen.

Zur Erreichung der Zielsetzungen sind folgende **Massnahmen** umzusetzen (siehe Abbildungen auf der nächsten Seite):

- Der Bahnhof und der Wasserturmplatz sind als wichtigste Zielpunkte von möglichst allen Buslinien zu bedienen.
- Die Linienführungen sind so zu wählen, dass die Anschlüsse an die Schnell- und Regionalzüge gewährleistet werden können.
- Die überregionalen Buslinien (70, 72, 73, 74) als auch die Regionalbuslinien (75, 76, 77, 78) sind möglichst direkt zum Bahnhof zu führen.
- Im Zentrum sollen die Buslinien soweit als möglich unabhängig vom MIV geführt werden. Ansonsten sind die Buslinien soweit als möglich vom übrigen Verkehrsstrom zu trennen (separate Busspuren, Busbevorzugung an Knoten).
- Die Poststrasse und die Büchelistrasse werden weitgehend vom MIV befreit und so umgestaltet, dass ein Bus-Gegenverkehr (mit Schleusen) möglich ist.
- Mit der Umgestaltung des Wasserturmplatzes wird eine attraktive Bushaltestelle für beide Fahrtrichtungen realisiert.
- Am Knoten Kantonalbank sollen Busspuren realisiert werden.
- Wenn die Entwicklung im unteren Zentrumsgebiet (Grienmatt, Ergolz) eine bessere Erschliessung notwendig macht, sind die Linienführungen in dieses Gebiet zu überprüfen.

Das kommunale ÖV-Konzept als Kernstück eines regionalen Konzepts sieht vor, die Busse im Zentrum auf attraktiven, verkehrsarmen Achsen zu führen und die Verknüpfungen am Bahnhof zu verbessern (Busbahnhof).

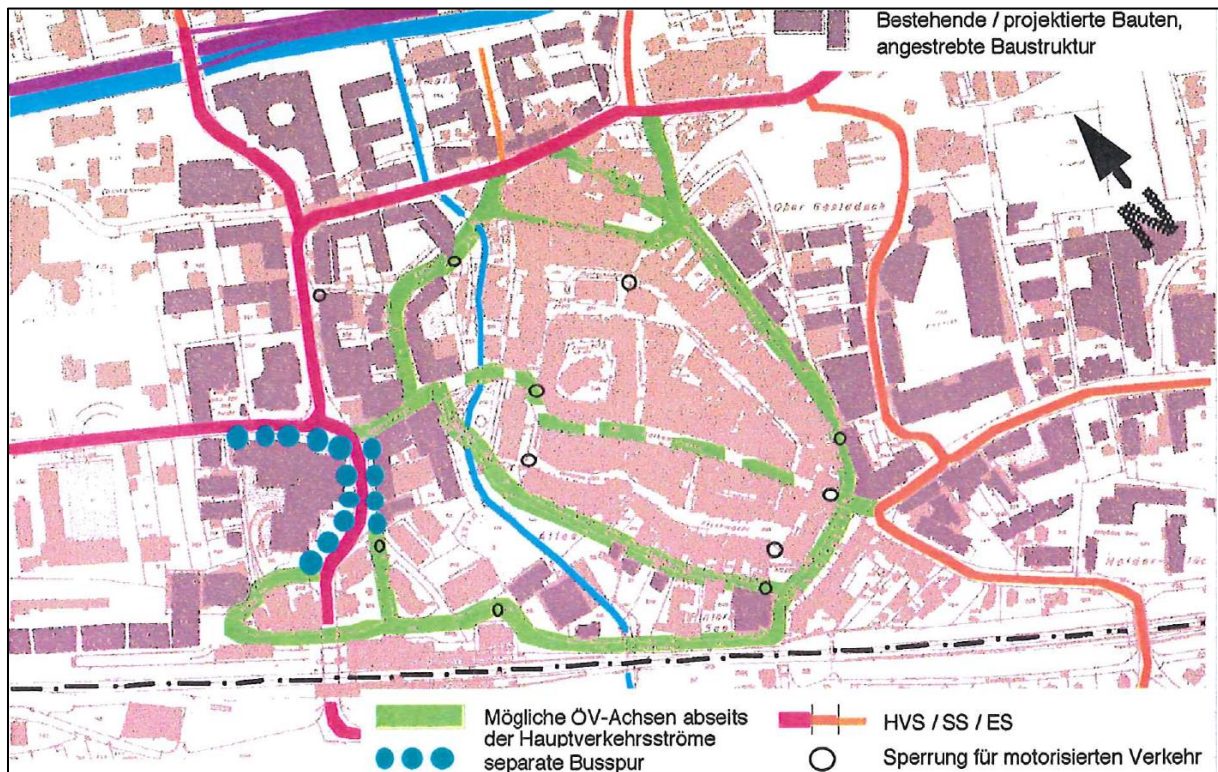


Abb.: Mögliche ÖV-Achsen im Zentrum

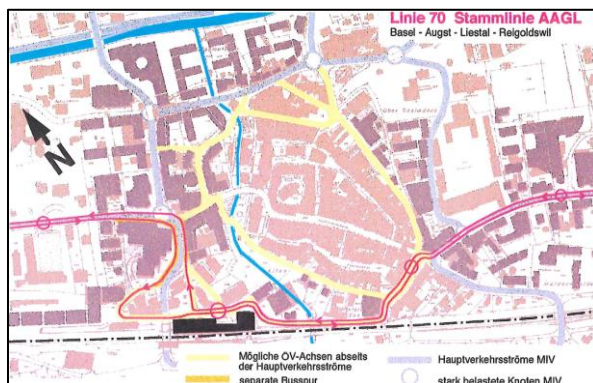


Abb.: Vorgeschlagene Linienführung L70

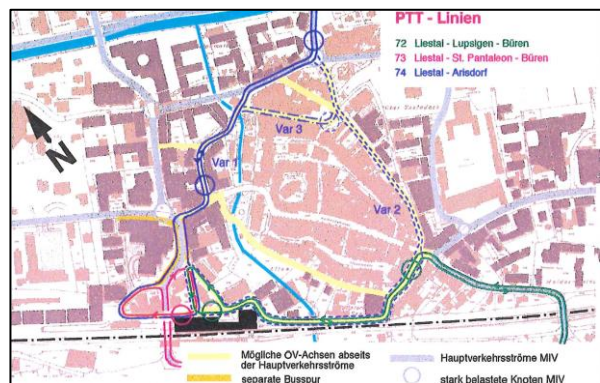


Abb.: Vorgeschlagene Linienführung L72/73/74

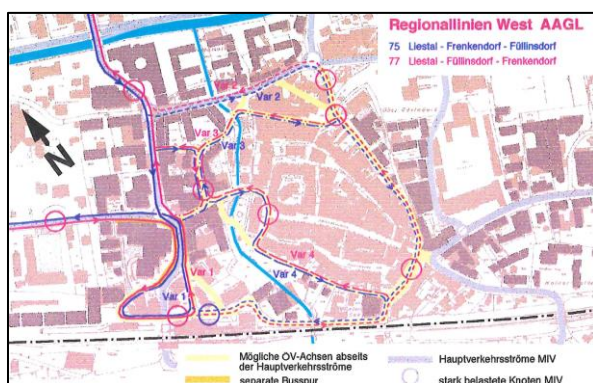


Abb.: Vorgeschlagene Linienführung L75/77

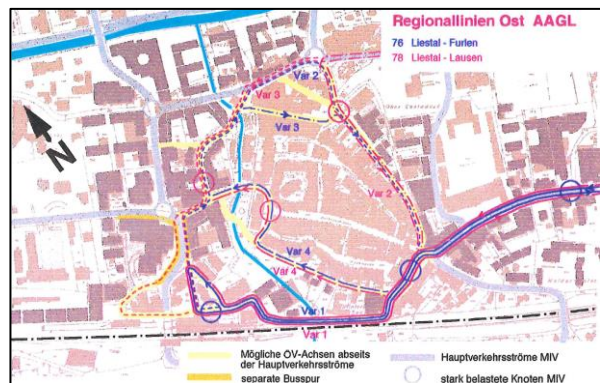


Abb.: Vorgeschlagene Linienführung L76/78

2.4 Langsamverkehr (Thema 23)

Das LV-Konzept des Richtplans '95 verfolgt folgende **Zielsetzungen**:

- Die sichere Verbindung der peripheren Wohn- und Arbeitsplatzgebiete mit dem Stadtzentrum durch attraktive Fuss- und Radwege. Es soll ein durchgehendes Netz realisiert werden, auch wenn ungewöhnliche Lösungen oder aufwendige Bauten erforderlich sind.
- Die Verbindungen sind direkt und wenn möglich abseits des MIV anzulegen.
- Beim Zusammentreffen mit dem MIV-Netz, insbesondere bei Querungen, muss mit gestalterischen und organisatorischen Mitteln eine hohe Sicherheit gewährleistet werden. Der LV muss sich auf allen Verkehrsachsen sicher bewegen können.
- Das LV-Netz ist so anzulegen, dass es auch nachts sicher befahren/begangen werden kann (Übersichtlichkeit, Beleuchtung).

Zur Erreichung der Ziele sind folgende **Massnahmen** umzusetzen:

- Strassen mit Fahrverboten und Einbahnstrassen, die eine sinnvolle Netzbildung verhindern, sollen für den Veloverkehr in beiden Richtungen geöffnet werden.
- Radrouten sollen einheitlich signalisiert und gut erkennbar sein.
- Verkehrsberuhigende Massnahmen sollen den Veloverkehr möglichst wenig behindern.
- Radrouten sollen zügig befahren werden können. Auf Erschliessungsstrassen sind die Vortrittsregelungen entsprechend anzupassen, und an Lichtsignalanlagen ist für einzelne Fahrbeziehungen freie Fahrt trotz Rotlicht zu prüfen.
- Das Netz der Fusswege soll möglichst vielfältig und attraktiv ausgestaltet werden und dadurch einen hohen Erlebniswert aufweisen.
- Fusswege und Strassenquerungen sind nach Möglichkeit kinderwagen- und rollstuhlfreundlich auszugestalten.
- Auf stark benutzten kombinierten Rad-/Fusswegen sind Massnahmen zum Schutz der Fussgänger vorzusehen und Mofas zu verbieten.
- Bei grösseren Bauvorhaben ist die Realisierung von attraktiven Fusswegverbindungen zu sichern.

Das **Radrouten-Konzept** (siehe Abbildung auf nächster Seite oben) sieht 4 Haupt-Längsverbindungen vor, welche durch verschiedene Querspangen miteinander verbunden werden. Weitere Radrouten verbinden Liestal mit den Nachbargemeinden. Neben den bezeichneten und signalisierten Radrouten sollen grundsätzlich alle Sammel- und Erschliessungsstrassen von den Radfahrern sicher befahren werden können. Der gesamte Stedtlbereich (mit Ausnahme einzelner Gassen und Fussgängerdurchgänge) ist für den Veloverkehr befahrbar, nicht aber für Mofas. An wichtigen Zielpunkten (Stedtli, Bahnhof, Haltestellen, Läden, öffentliche Infrastruktureinrichtungen, Freizeitanlagen, etc.) sind zudem genügend Veloabstellplätze zu realisieren.

Das **Fussweg-Konzept** (siehe Abbildung auf nächster Seite unten) übernimmt alle Fusswege aus dem Regionalplan. Die Fuss- und Wanderwege werden in den kommunalen Strassennetzplan aufgenommen. Der Netzaufbau entspricht dabei weitgehend demjenigen des Radroutennetzes, jedoch mit einer feineren Netzstruktur.

Mit dem LV-Konzept sollen sichere und attraktive Fuss- und Velo-Verbindungen zwischen den peripheren Wohn- und Arbeitsplatzgebieten und dem Stadtzentrum geschaffen werden.

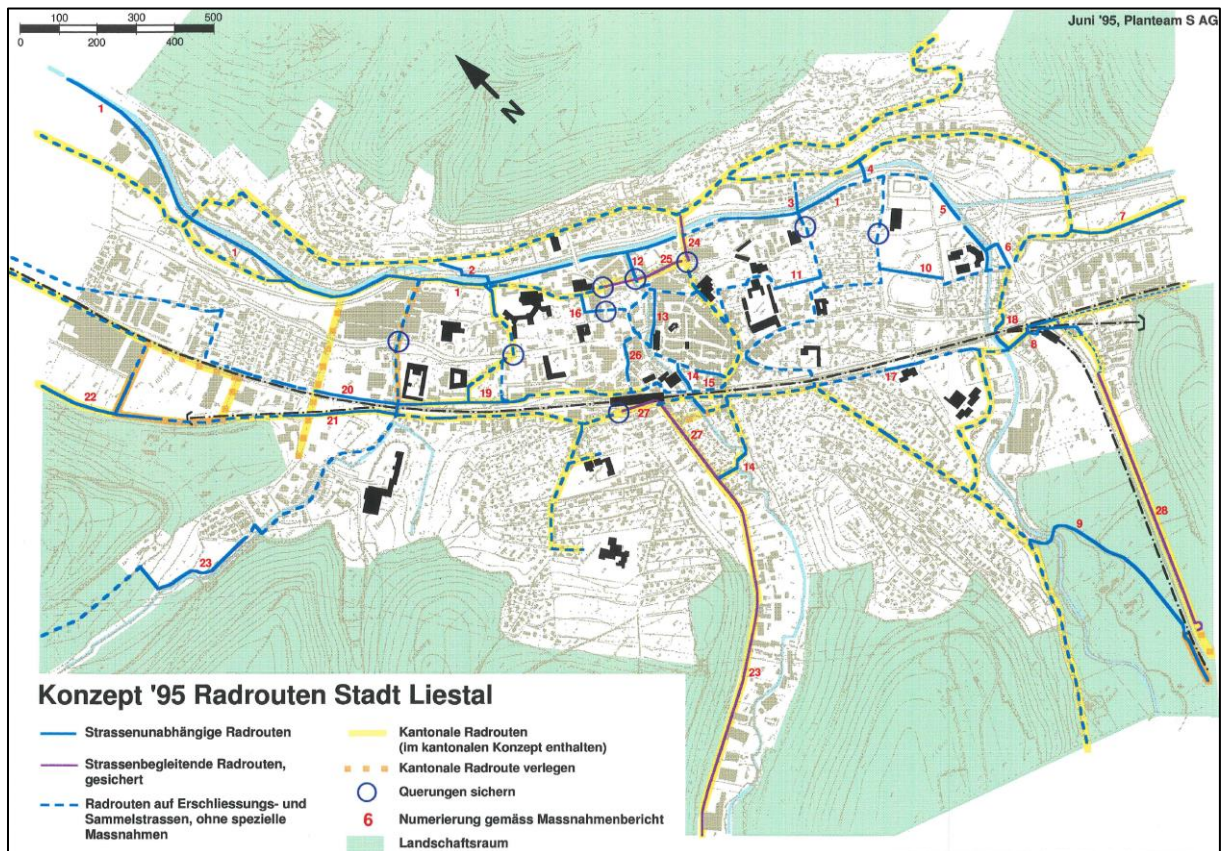


Abb.: Radrouten-Konzept '95

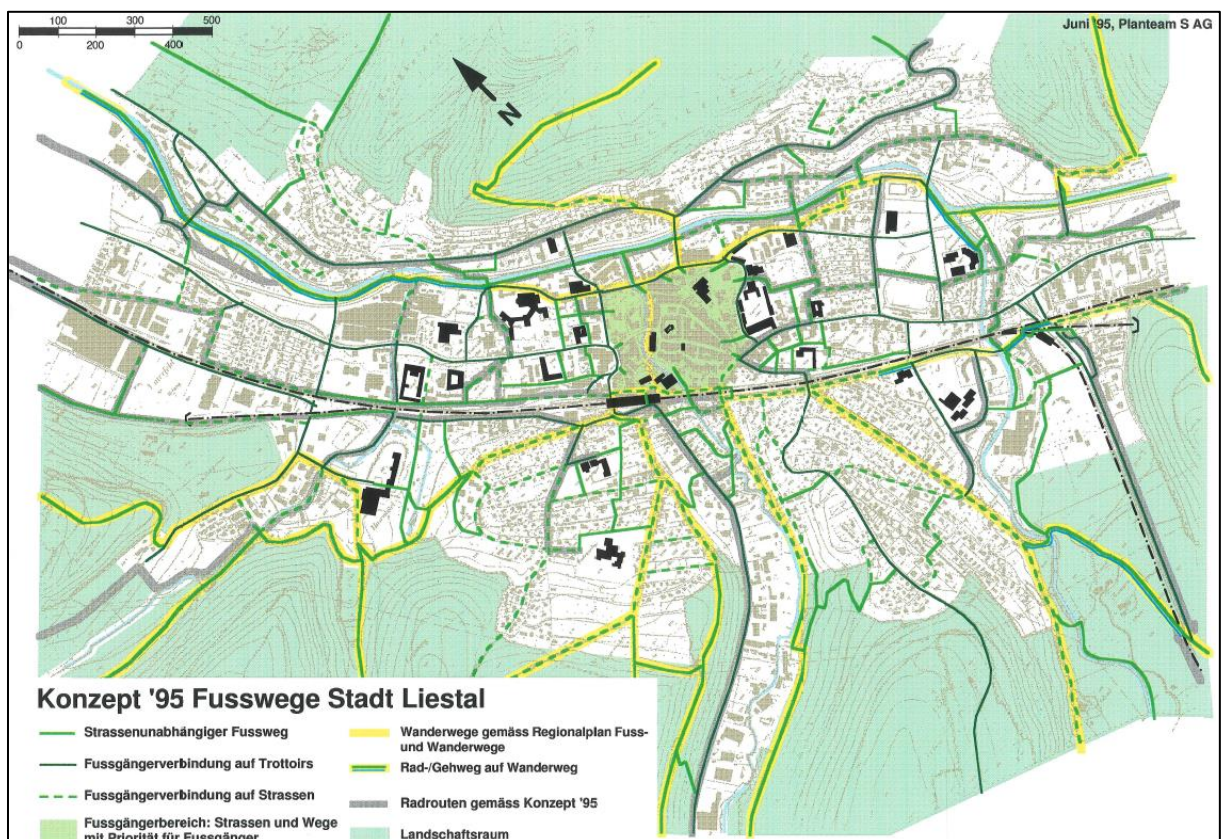


Abb.: Fussweg-Konzept '95

2.5 Ruhender Verkehr (Thema 24)

Im Richtplan '95 wurden betreffend Parkierung folgende generellen **Grundsätze** formuliert:

- Die Parkplätze sollen nach Möglichkeit in öffentlichen Sammelparkierungen im Einzugsbereich des Stedtlis und der Hauptverkehrsstrassen zusammengefasst werden. Sie können sowohl von privater als auch von öffentlicher Hand geführt werden. Folgende Gebiete stehen für Sammelparkierungsanlagen im Vordergrund:
 - Bücheli (am heutigen Standort)
 - Kaserne
 - Grienmatt
 - Rebgasse / Weierweg
 - Siebe Dupf
- Die Parkplätze im Stedtlis sollen in stedtlinahen Sammelparkierungen verlagert und mit attraktiven Fusswegverbindungen zum Stedtlis erschlossen werden. Dadurch sollen der Suchverkehr (verursacht durch die disperse Parkplatzverteilung) und die Konflikte mit der Fussgängernutzung vermindert werden. Reduziert oder ganz aufgehoben werden sollen insbesondere folgende Parkplätze:
 - Fischmarkt
 - Bereich des alten Zeughauses
 - Kanonengasse
 - Wasserturmplatz
 - Seestrasse / Allee
- Im Bereich des Güterbahnhofs sind kurzfristig Park+Ride-Parkplätze zu sichern. Im Rahmen der Bahnhofplanung Bahn 2000 sind diese Parkplätze in die Gesamtplanung einzubeziehen. Die Parkplätze bei der Post am Bahnhofplatz sollen weiterhin als Kurzparkplätze genutzt werden.
- Das Parkplatzangebot soll nach Benutzergruppen (Anwohner, Kurzparkierer, Anlieferung, Dauerparkplätze, etc.) differenziert und entsprechend bewirtschaftet werden.
- Mit einem Parkleitsystem soll der Suchverkehr reduziert werden.
- Planung, Bau und Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkplätze im gesamten Gemeindegebiet sind zu koordinieren und nach einheitlichen Kriterien (Verwendungszweck, Lage/Nähe zum Zentrum) zu beurteilen. Die Stadt Liestal schafft in einem Parkierungsreglement die rechtlichen Voraussetzungen für die Parkraumbewirtschaftung.
- Wo Probleme mit Fremdparkierung bestehen (insbesondere in stedtli- und bahnhofnahen Wohnquartieren), soll die Anwohnerbevorzugung geprüft werden.
- Wo Mehrfachnutzungen von Parkierungsanlagen sinnvoll möglich sind, sind diese im Rahmen der Baubewilligung zu sichern.
- Es sind speziell bezeichnete Parkplätze für umweltschonende Fahrzeuge an bevorzugter Lage zu prüfen.

Die Parkplätze im Stedtlis sollen in stedtlinahen Sammelparkierungen verlagert werden. Es sollen die Voraussetzungen für eine Bewirtschaftung (Parkierungsreglement) geschaffen werden.

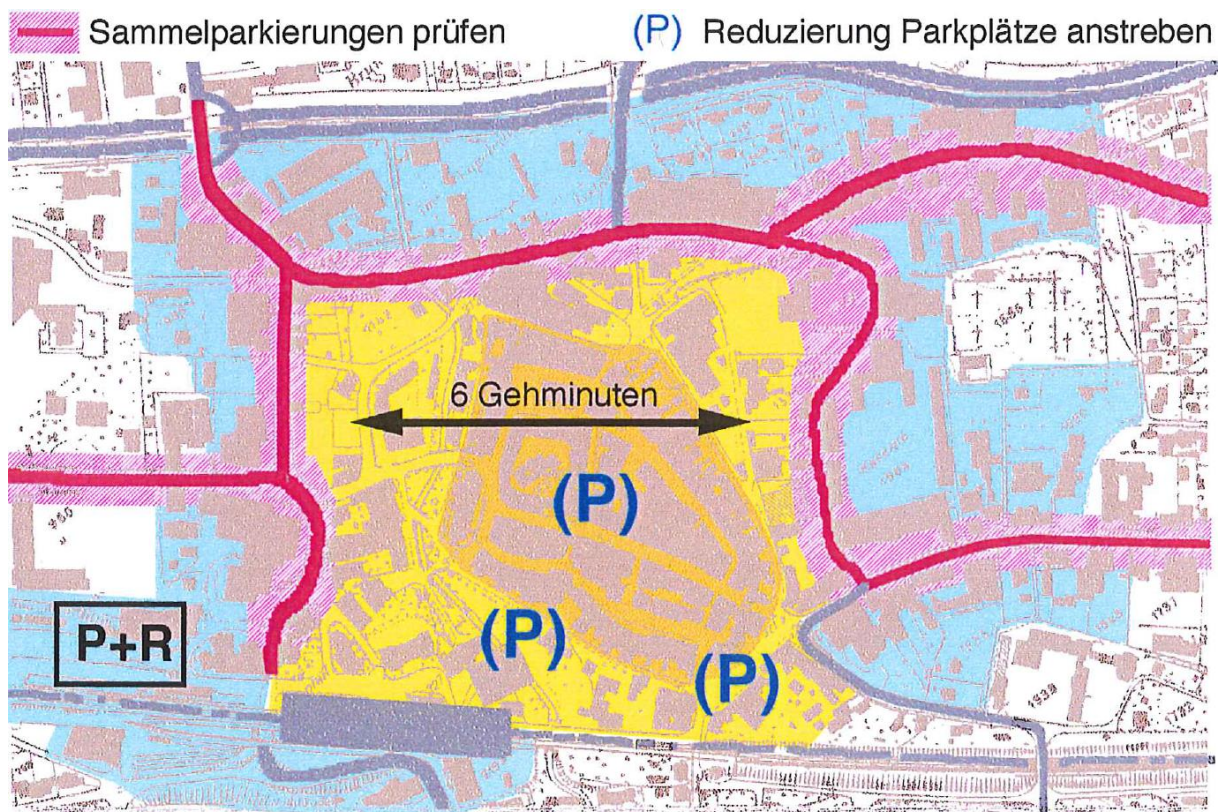


Abb.: Grundsätze des Richtplans '95 zur Parkierung im Stedtlbereich

3 TEILKONZEPTE VERKEHR 2005 – 2009

3.1 Übersicht

Der Einwohnerrat hatte im Jahre 1995 dem **Richtplan '95** zugestimmt. Dieser erreichte danach aber aus diversen Gründen nie eine Genehmigung durch den Regierungsrat, weshalb er ohne Rechtskraft verblieb und in Entwicklungsplan '95 umbenannt wurde. Nichtsdestotrotz bildeten die im Richtplan '95 enthaltenen Grundsätze und Zielsetzungen die Grundlage für verschiedene darauf folgende verkehrliche Teilkonzepte und Massnahmen in der Stadt Liestal.

3.2 Motorisierter Individualverkehr (Verkehrskonzept 2005)

Im Jahr 2001 wurde eine landrätliche Motion, welche eine rasche Realisierung des H2-Zentrumsanschlusses Gasstrasse verlangte, abgelehnt. Gleichzeitig wurde aber vom Landrat ein Kredit für ein umfassendes **Verkehrskonzept** in Liestal beschlossen.

Bei dem unter Federführung des Kantons erarbeiteten Verkehrskonzept 2005 handelt es sich um ein MIV-Konzept (siehe Abbildung auf nächster Seite). Das Verkehrskonzept 2005 wurde vom Liestaler Stadtrat genehmigt und vom Einwohnerrat zur Kenntnis genommen. Es entspricht weitgehend dem Verkehrskonzept aus dem Richtplan '95 und besteht aus folgenden kantonalen und städtischen **Teilprojekten**:

Stadt:

- ① Neuerschliessung des Heidenlochs (Gewerbegebiet Grammet) ab dem Vollanschluss Altmarkt und Abklärung der künftigen Funktion der Kasinostrasse und -brücke.
- ② Korrektion der Verkehrsachse Bahnhofstrasse, Poststrasse, Wasserturmplatz mit Führung der Busse im Gegenverkehr.
- ③ Korrektion der Rebgrasse mit Aufhebung des kleinen Kreisverkehrs.
- ④ Neuerstellung des Bahnhofplatzes (Busbahnhof) und Korrektion Soodweg: Handlungsbedarf durch Quartierplanungen und neue Busführung.
- ⑤ Korrektion der Büchelstrasse mit Umfunktionierung zur Begegnungszone.

Kanton:

- ⑥ Erstellung eines neuen Vollanschlusses Zentrum (Gasstrasse)
- ⑦ Umbau des Vollanschlusses Süd (Altmarkt)
- ⑧ Sanierung der H2 zwischen den beiden Anschlüssen Zentrum und Süd.
- ⑨ Korrektion der Gasstrasse, KB-Kreuzung, Weierweg und Gerberstrasse: Anpassung aufgrund des neuen H2-Anschlusses Zentrum.
- ⑩ Ausbau Rosenstrasse: Ermöglichung von Gegenverkehr bis zum H2-Anschluss Altmarkt.

Die Projekte H2-Vollanschluss Schild und Umbau Kantinenweg waren zum Zeitpunkt des Verkehrskonzepts bereits beschlossen. Nicht aufgenommen vom Richtplan '95 wurden die neue Verbindung durch die Grienmatt und die Erschliessung des Gebiets Gräubern.

Das MIV-Verkehrskonzept 2005 entspricht weitgehend dem MIV-Konzept des Richtplans '95.

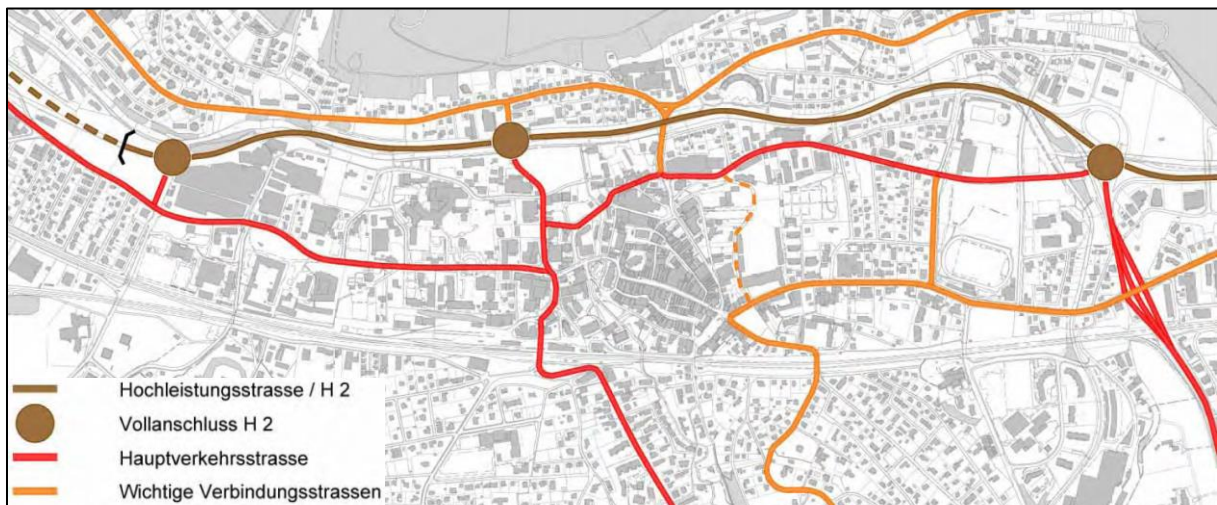


Abb.: MIV-Verkehrskonzept Liestal 2005

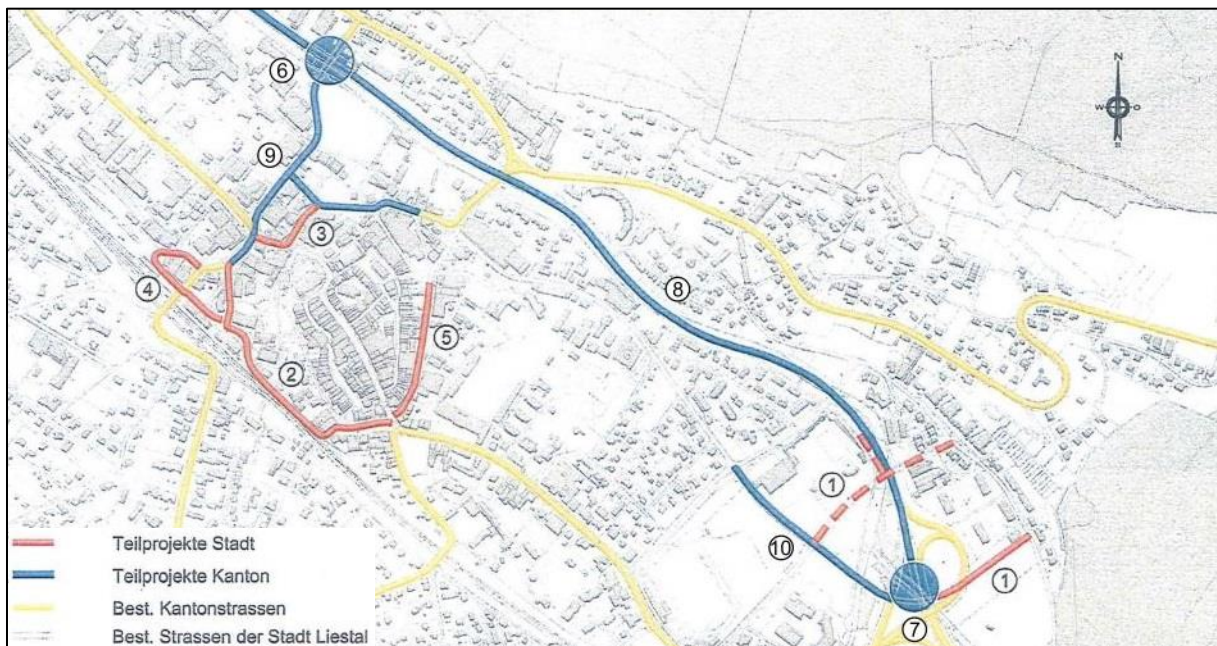


Abb.: Teilprojekte Stadt (rot) und Kanton (blau)

Teilprojekte Stadt (rot):

- ① Neuerschliessung Heidenloch
- ② Korrektur Verkehrsachse Bahnhofstrasse, Poststrasse, Wasserturmplatz
- ③ Korrektur Rebgrasse
- ④ Neuerstellung Bahnhofplatz (Busbahnhof) und Korrektur Soodweg
- ⑤ Korrektur Büchelstrasse

Teilprojekte Kanton (blau):

- ⑥ Vollanschluss Zentrum (Gasstrasse)
- ⑦ Vollanschluss Süd (Altmarkt)
- ⑧ Sanierung H2
- ⑨ Korrektur Gasstrasse, KB-Kreuzung, Weierweg, Gerberstrasse
- ⑩ Ausbau Rosenstrasse auf Gegenverkehr

3.3 Öffentlicher Verkehr (Verkehrskonzept 2005)

Im **Verkehrskonzept 2005**, welches sich hauptsächlich mit der Führung des MIV auseinandersetzt, wird in folgenden (städtischen) Teilprojekten auch auf den ÖV Bezug genommen:

- Korrektion Verkehrsachse Bahnhofstrasse – Poststrasse – Wasserturmplatz: Die Busse sollen ab dem Wasserturmplatz im Gegenverkehr durch die Poststrasse zum Bahnhof geführt werden.
- Korrektion Bahnhofplatz (Busbahnhof) und Soodweg: Durch das neue Verkehrskonzept und die anstehenden Quartierplanungen wird beim Bahnhofplatz Handlungsbedarf ausgemacht.

Übergeordnete regionale ÖV-Konzepte, welche die Buslinienführung im Bereich der Stadt Liestal tangieren, wurden seit dem Richtplan '95 keine erarbeitet. Anpassungen am Liniennetz und der Linienführung wurden hingegen mehrmals im Rahmen der **generellen Leistungsaufträge** des Kantons vorgenommen.

Die Führung der Busse im Gegenverkehr durch die Poststrasse sowie die Haltestellensituation am Bahnhof wurden im Verkehrskonzept 2005 weiterverfolgt. Das regionale Busliniennetz wurde im Rahmen der generellen Leistungsaufträge des Kantons mehrmals angepasst.

3.4 Langsamverkehr (Schwachstellenanalyse Radrouten 2009)

2007 wurde im Liestaler Einwohnerrat ein Postulat (2007/148) für sichere Veloverbindungen zu Schule und Sport eingereicht. In der Folge gab der Stadtrat die **Schwachstellenanalyse Radrouten 2009** in Auftrag, welche Probleme und Lücken im Netz aufzeigt und die Schwachstellen in einem Massnahmenkatalog aufführt. Verfolgt wurden dabei folgende Zielsetzungen, welche weitgehend mit dem Richtplan '95 übereinstimmen:

- Für den Veloverkehr sind im Verkehrsnetz von Liestal sichere, zusammenhängende und attraktive Velorouten für den Alltagsverkehr zu schaffen. Ein besonderes Augenmerk soll auf die Erreichbarkeit von Schulen sowie Sportstätten gelegt werden.
- Schwachstellen sollen mit entsprechenden Massnahmen optimiert werden.
- Vorgaben, Grundsätze und Massnahmen zur Erreichung dieser Ziele sollen auch in sämtliche zukünftigen Infrastruktur-, Planungs- und Bauvorhaben einfließen.

Mit der Schwachstellenanalyse Radrouten 2009 wurden die Ziele der Netzgestaltung für den Langsamverkehr gemäss dem Richtplan '95 weiterverfolgt und ein dichtes kantonales und kommunales Radroutennetz festgelegt.

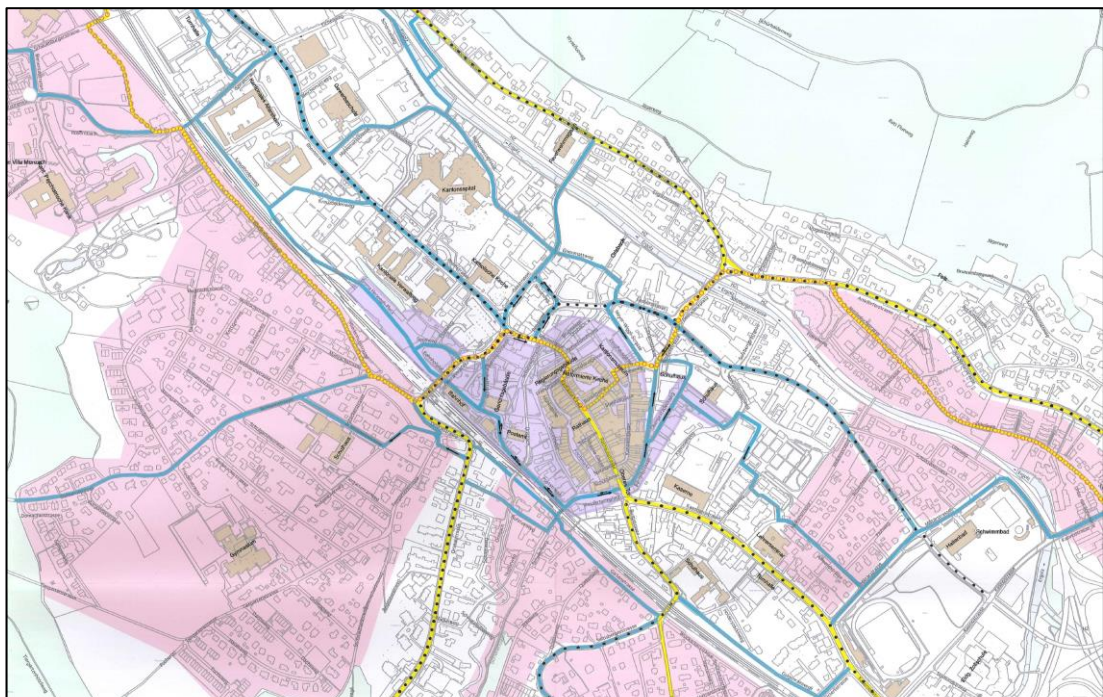


Abb.: Ausschnitt aus dem Übersichtsplan Radrouten der Schwachstellenanalyse 2009

3.5 Ruhender Verkehr (Parkierungskonzept 2000)

Auf der Basis des Richtplans '95 legte der Stadtrat im Jahr 2000 ein **Parkierungskonzept** vor, welches durch den Einwohnerrat genehmigt wurde. Die Handlungsstrategie (siehe Abb. unten) strebt eine schrittweise Aufhebung von Parkplätzen im Stedtl mit teilweisem Ersatz in Fusswegdistanz an. Ziel ist dabei die Entlastung des Stedtli und der Quartierstrassen von Pendlern und Suchverkehr sowie die Schaffung einer geordneten Gebührenstruktur.

Der Stadtrat wurde in der Folge beauftragt, ein **Parkierungsreglement** zu erarbeiten, welches die Umsetzung des Parkierungskonzepts ermöglicht. Das Reglement wurde 2002 genehmigt und in Kraft gesetzt. Es basiert auf einem leicht nachvollziehbaren **Aufbau mit konzentrischen Gebieten um das Stedtl**, welche sowohl nach Parkierungsdauer als auch nach Parkierungsgebühren abgestuft sind.

Mit dem Parkierungskonzept 2000 und dem Parkierungsreglement 2002 wurden – wie im Richtplan '95 vorgesehen – die Parkplätze teilweise aus dem Stedtl verlagert, das Angebot nach Benutzergruppen differenziert und eine Bewirtschaftung eingeführt.

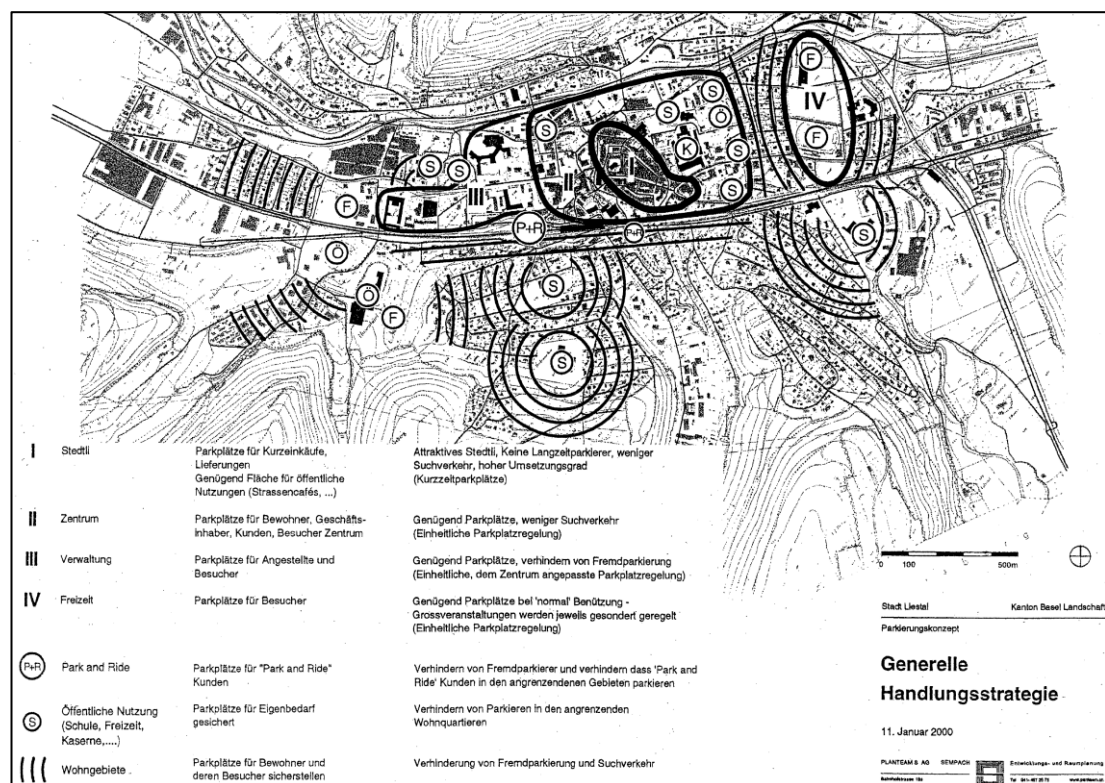


Abb.: Handlungsstrategie des Parkierungskonzepts 2000

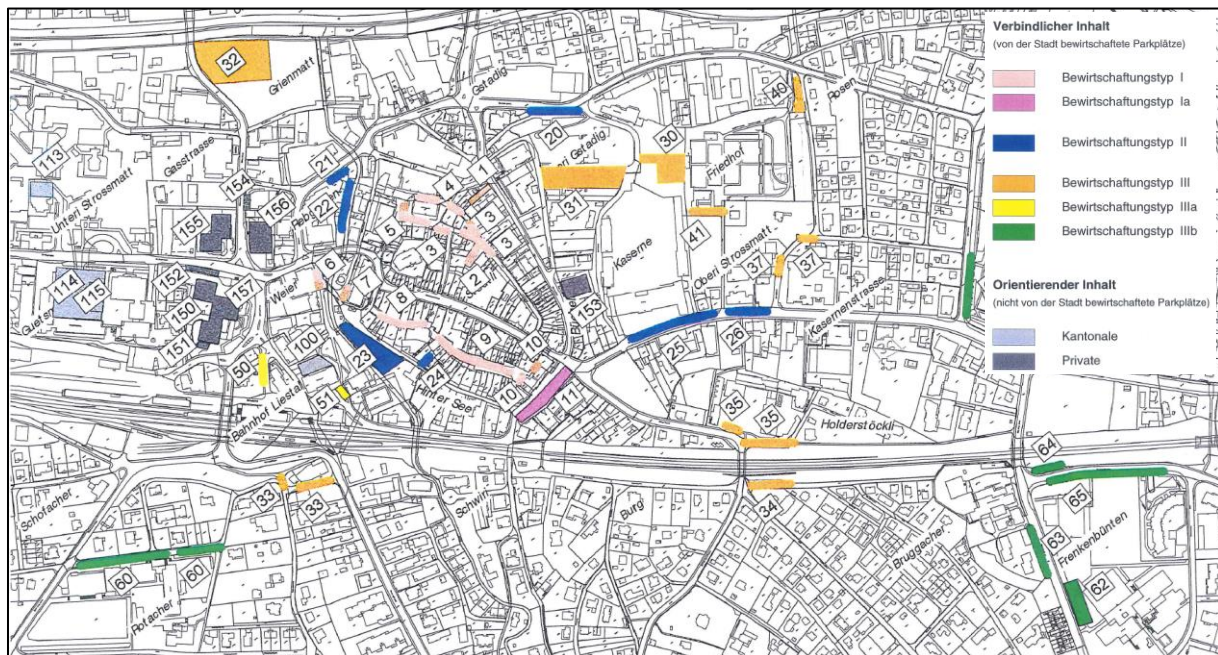


Abb.: Bewirtschaftete Parkplätze gemäss Parkierungsverordnung 2002

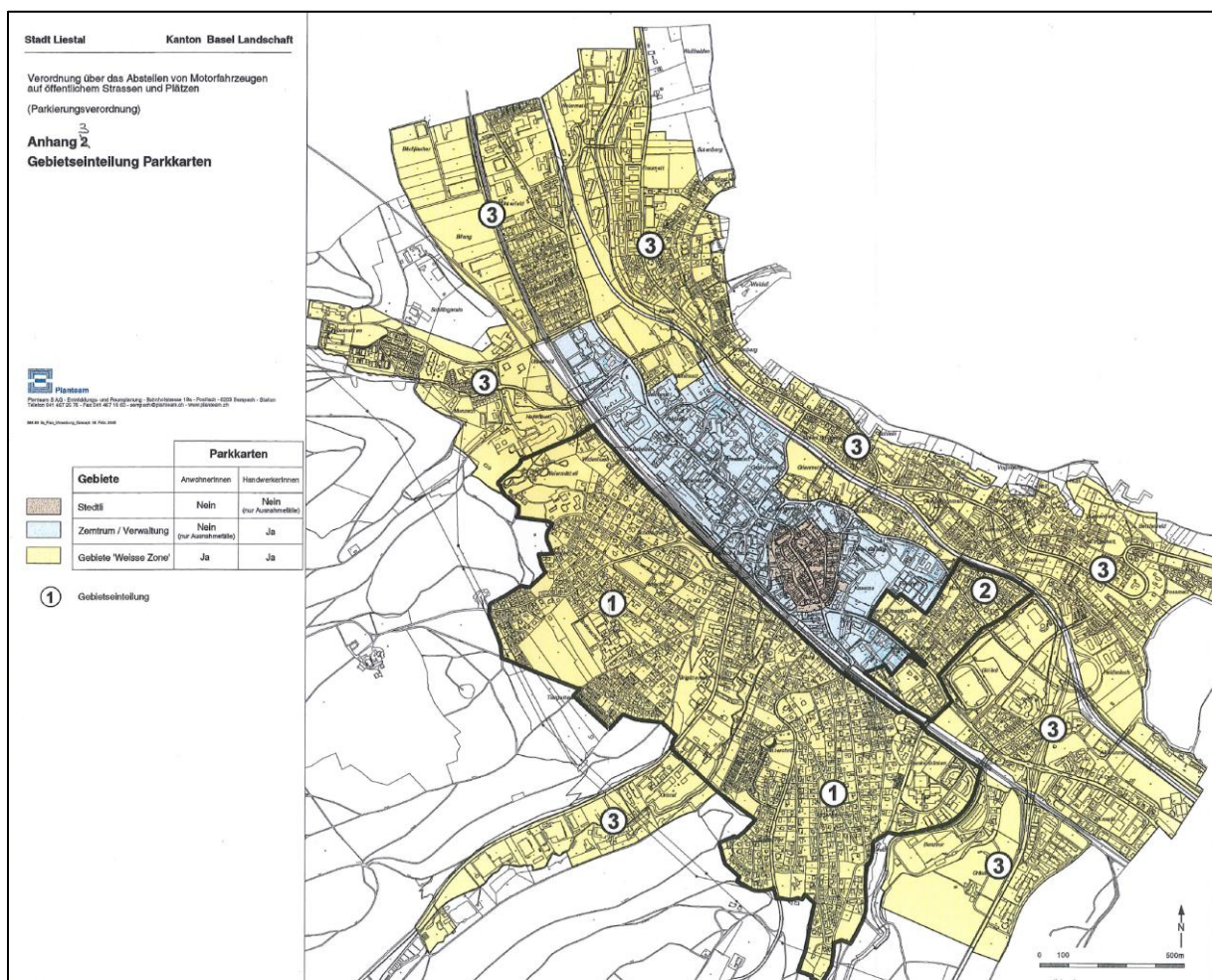


Abb.: Gebietseinteilung Parkkarten gemäss Parkierungsreglement 2002

3.6 Kommunalen Strassennetzplan 2009

Die gemäss Richtplan '95 und Verkehrskonzept 2005 vorgesehene Strassennetz-Hierarchie sowie der vorgesehene Abtausch von Kantons- und Gemeindestrassen wurden in den kommunalen Strassennetzplan 2009 aufgenommen. Ebenfalls sind mehrere Ergänzungen der Rad- und Fusswege gemäss Schwachstellenanalyse 2009 in den Strassennetzplan eingeflossen.

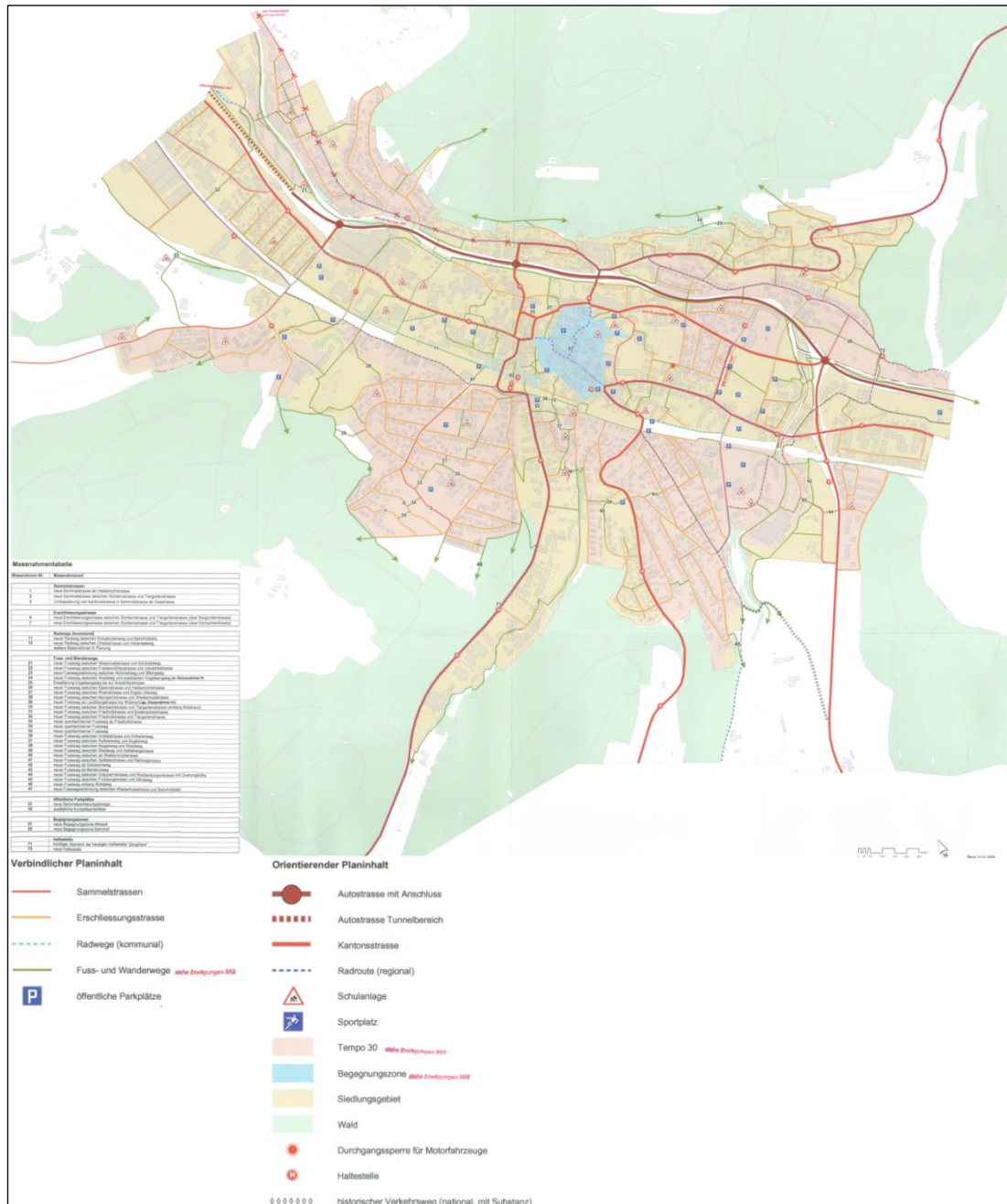


Abb.: Kommunalen Strassennetzplan 2009

4 ZWISCHENBILANZ 2014

4.1 Übersicht

Die Zwischenbilanz soll einen Überblick über die seit dem Richtplan '95 **umgesetzten Verkehrsmassnahmen** in Liestal vermitteln. Dabei wird der heutige Verkehrszustand mit dem angestrebten Zustand verglichen und die Zielerreichung beurteilt.

Die im Richtplan '95 als strategischer Grundsatzentscheid formulierte **angebotsorientierte Verkehrsplanung** wurde im Wesentlichen weiterverfolgt. Das heisst, es wurde von der bestehenden Infrastruktur ausgegangen und der Schutz und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer in den Vordergrund gestellt. Mit Ausnahme der H2 Liestal – Pratteln wurden keine Massnahmen umgesetzt, welche die Strassenkapazität in Liestal wesentlich erhöht hätten.

Die vorgesehene neue Verkehrsführung in Liestal konnte weitgehend umgesetzt werden. Das Stedtli und insbesondere der Bereich Bahnhof – Poststrasse – Wasserturmplatz - Büchelstrasse sowie die Kasernenstrasse erfuhren mit der **neuen Verkehrsführung** eine Verkehrsberuhigung und -entlastung. Der Durchgangsverkehr konnte weitgehend auf die beiden Achsen H2 und Rheinstrasse – Gasstrasse – Rosenstrasse verlagert werden.

Durch die neue Verkehrsführung konnte die Attraktivität des **öffentlichen Verkehrs** erhöht werden. Die Buslinien profitieren von einer direkteren und vom MIV unabhängigeren Führung über den Wasserturmplatz zum Bahnhof, was die Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit verbessert.

Durch die Einführung von Tempo 30 in den meisten Wohnquartieren und weiteren punktuellen Massnahmen sowie Begegnungszonen wurde die Sicherheit für den **Langsamverkehr** erhöht. Das Stedtli erfuhr durch das neue Verkehrsregime eine Steigerung der Attraktivität für die Fussgänger und Velofahrer.

Das im Richtplan '95 formulierte Verkehrskonzept wurde den darauf folgenden Planungen und Konzepten zu Grunde gelegt und Schritt für Schritt mehrheitlich umgesetzt. Die angestrebten Zielsetzungen, wie die Entlastung des Stedtli vom Durchgangsverkehr oder die Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität für den ÖV und Langsamverkehr, wurden mit der angebotsorientierten Verkehrsplanung weiterverfolgt.

4.2 Motorisierter Individualverkehr

4.2.1 Entwicklung der Verkehrsbelastung 1980 – 2014

Die Verkehrsbelastung auf den Strassen im Kanton Baselland werden mit Dauerzählstellen (permanent) und mit temporären Zählstellen (alle 5 Jahre) erhoben. Im Raum Liestal befinden sich insgesamt **9 Zählstellen**:

- H2 Liestal (Dauerzählstelle 2501)
- H2 Lausen (Dauerzählstelle 2402)
- Rheinstrasse (Dauerzählstelle 2502)
- Kasernenstrasse (temp. Zählstelle 2520)
- Altmarktstrasse (temp. Zählstelle 2521)
- Arisdörferstrasse (temp. Zählstelle 2522)
- Oristalstrasse (temp. Zählstelle 2525)
- Seltisbergerstrasse (temp. Zählstelle 2526)
- Fraumattstrasse Füllinsdorf (temp. Zählstelle 2123)

Die Verkehrszahlen wurden soweit vorhanden bis ins Jahr 1980 zurück ausgewertet, um die bisherige Entwicklung aufzuzeigen und die heutige Verkehrsbelastung einordnen zu können. Bei den temporären Zählstellen fand die letzte Zählung im Jahre 2010 statt, bei den Dauerzählstellen wird auch der DTV Februar 2014 eingetragen. Der **durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV)** hat sich dabei wie folgt entwickelt (siehe Abbildung auf nächster Seite):

- Die Verkehrsbelastung auf der **H2** hat von 1980 bis 2005 stetig zugenommen. 2010 wurde ein Rückgang verzeichnet, was vermutlich auf die starke Überlastung der Rheinstrasse zurückzuführen ist (Verkehr wählte andere Routen). Seit der Eröffnung des H2-Abschnitts Liestal – Pratteln (HPL) im Dezember 2013 wurde jedoch wieder ein deutlicher Anstieg des Verkehrs auf über 24'000 Mfz (DTV Februar 2014) verzeichnet.
- Der DTV auf der **Rheinstrasse** (Abschnitt Kantonalbänk – Schild) liegt seit 1980 konstant bei ca. 16'000 Mfz/Tag. Seit 2005 hat die Verkehrsbelastung leicht abgenommen (vermutlich Einfluss Vollanschluss Schild).
- Auf der **Fraumattstrasse** ist ein leichter Anstieg der Verkehrsbelastung bis 2000 zu verzeichnen, danach eher eine Stagnation. Die Verkehrsbelastung liegt bei ca. 6'000 Mfz/Tag.
- Der DTV auf der **Altmarktstrasse** stagniert seit 1990 bei ca. 8'000 Mfz/Tag.
- Auf der **Oristalstrasse**, der **Seltisbergerstrasse** und der **Arisdörferstrasse** hat die Verkehrsbelastung in den vergangenen 30 Jahren stetig leicht zugenommen und liegt heute je nach Strasse zwischen 2'500 und 6'000 Mfz/Tag. Auf der Arisdörferstrasse ist anzunehmen, dass die Verkehrsbelastung durch die HPL-Eröffnung wieder leicht zurückgehen wird (weniger Ausweichverkehr).
- Die Verkehrsentwicklung auf der **Kasernestrasse** lag bei ca. 13'000 Mfz/Tag. Aufgrund der fehlenden Messwerte 2010 ist der Effekt des neuen Verkehrsregimes (Verlagerung von Kasernenstrasse in Rosenstrasse) nicht erkennbar.

Der Verkehr im Raum Liestal hat seit 1980 vor allem auf der H2 zugenommen. Insbesondere die Eröffnung der HPL führte zu einem weiteren Anstieg der Verkehrsbelastung auf dieser Achse. Auf den parallelen Kantonsstrassen (Rheinstrasse, Fraumattstrasse, Altmarktstrasse) stagniert die Verkehrsbelastung seit den 90er-Jahren, während sie auf den übrigen Kantonsstrassen (Oristaler-, Seltisberger- und Arisdörferstrasse) konstant leicht zunimmt. Für den Bereich des Stedtlis liegen keine Zahlen vor.

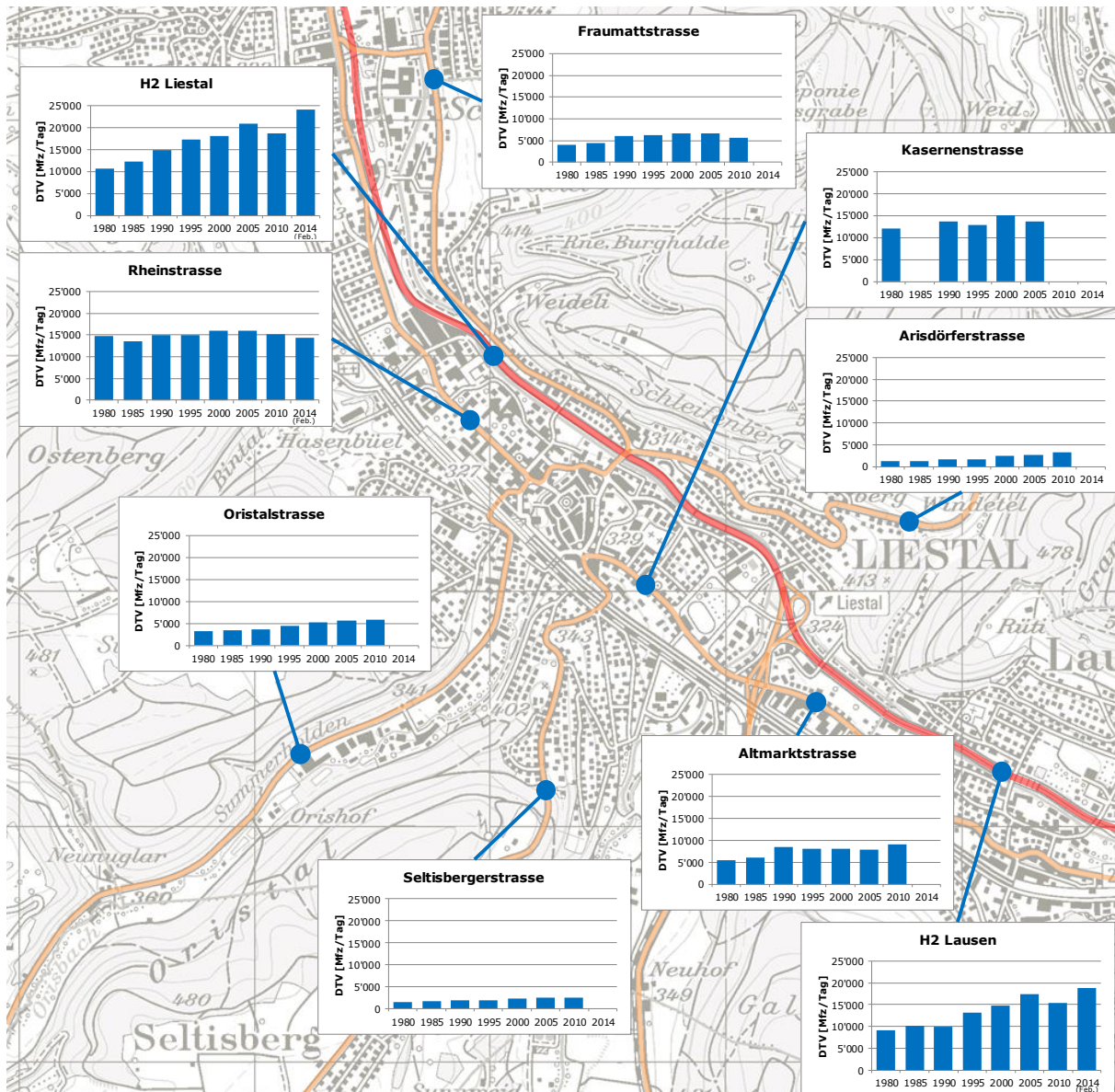


Abb.: Entwicklung der Verkehrsbelastung (DTV) im Raum Liestal seit 1980

4.2.2 Umsetzung Teilprojekte Stadt und Kanton

Die im Richtplan '95 bzw. im Verkehrskonzept 2005 vorgesehenen MIV-Hauptelementen haben Anfangs 2014 folgenden Umsetzungsstand (siehe Abbildung auf nächster Seite oben):

Teilprojekte Stadt:

- Die Neuerschliessung Heidenloch ① (Gewerbegebiet Grammet) wurde nicht umgesetzt, da der Vollanschluss Süd nicht umgebaut wurde.
- ✓ Die Korrektion Bahnhofstrasse – Poststrasse – Wasserturmplatz ② wurde abgeschlossen.
- Die Korrektion Rebgrasse ③ ist noch ausstehend – die Umsetzung ist fraglich.
- ✓ Der Bahnhofplatz ④ (Busbahnhof) wurde teilweise umgebaut und der Soodweg korrigiert. Der weitere Umbau des Bahnhofplatzes steht an.
- ✓ Die Korrektion Büchelstrasse ⑤ wurde umgesetzt.
- ✓ Die Verbindung Kantinenweg/Nonnenbodenweg wurde ausgebaut.
- ✓ Verkehrsberuhigende Massnahmen (siehe Abbildung auf nächster Seite unten):
 - ✓ In den meisten Wohnquartieren wurde Tempo 30 eingeführt (Ausnahme: Radacker-Quartier)
 - ✓ Im Bereich des Stedtlis gilt Tempo 20 (Begegnungszone).
- ✓ Verkehrslenkende Massnahmen (nicht abgebildet):
 - ✓ Verkehrsberuhigung Wiedenhubstrasse

Teilprojekte Kanton:

- Der Vollanschluss Zentrum (Gasstrasse) ⑥ wird ca. 2015 umgesetzt.
- Der Vollanschluss Süd (Altmarkt) ⑦ wird voraussichtlich nicht umgebaut.
- Die Sanierung der H2 ⑧ erfolgt ab ca. 2015
- Die Korrektion der Gasstrasse, KB-Kreuzung, Weierweg und Gerberstrasse ⑨ erfolgt voraussichtlich mit dem Vollanschluss Zentrum.
- Der Ausbau der Rosenstrasse ⑩ auf Gegenverkehr wird voraussichtlich nicht umgesetzt
- ✓ Der Vollanschluss Schild (anstelle des Halbanschlusses Rheinstrasse) und der Kreisel Schild wurden 2010/2013 realisiert.
- ✓ Verkehrslenkende Massnahmen (nicht abgebildet):
 - ✓ Anpassung des Vortrittsregimes am Knoten Kasernenstrasse/Militärstrasse.

Mit den hauptsächlich von Seite Stadt bereits umgesetzten Massnahmen konnte das **Stedtli weitgehend vom Durchgangsverkehr** entlastet und dieser über die Achse Rheinstrasse – Gasstrasse – Rosenstrasse geführt werden.

Die im Richtplan '95 und im Verkehrskonzept 2005 vorgesehenen Massnahmen wurden von Seiten Stadt weitgehend umgesetzt, wodurch das Stedtli vom Durchgangsverkehr entlastet werden konnte. Noch ausstehend sind hauptsächlich die Teilprojekte des Kantons im Zusammenhang mit der H2.

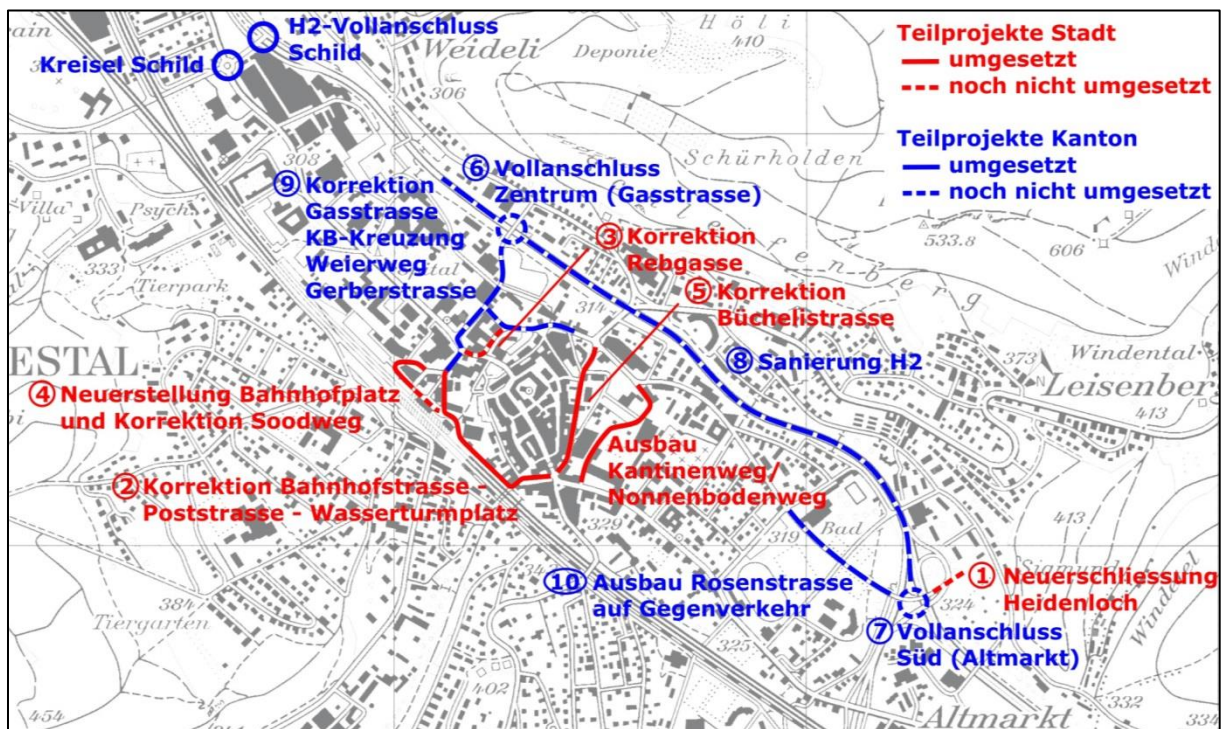


Abb.: Seit dem Richtplan '95 umgesetzte sowie noch ausstehende MIV-Massnahmen (ohne Verkehrsberuhigung)

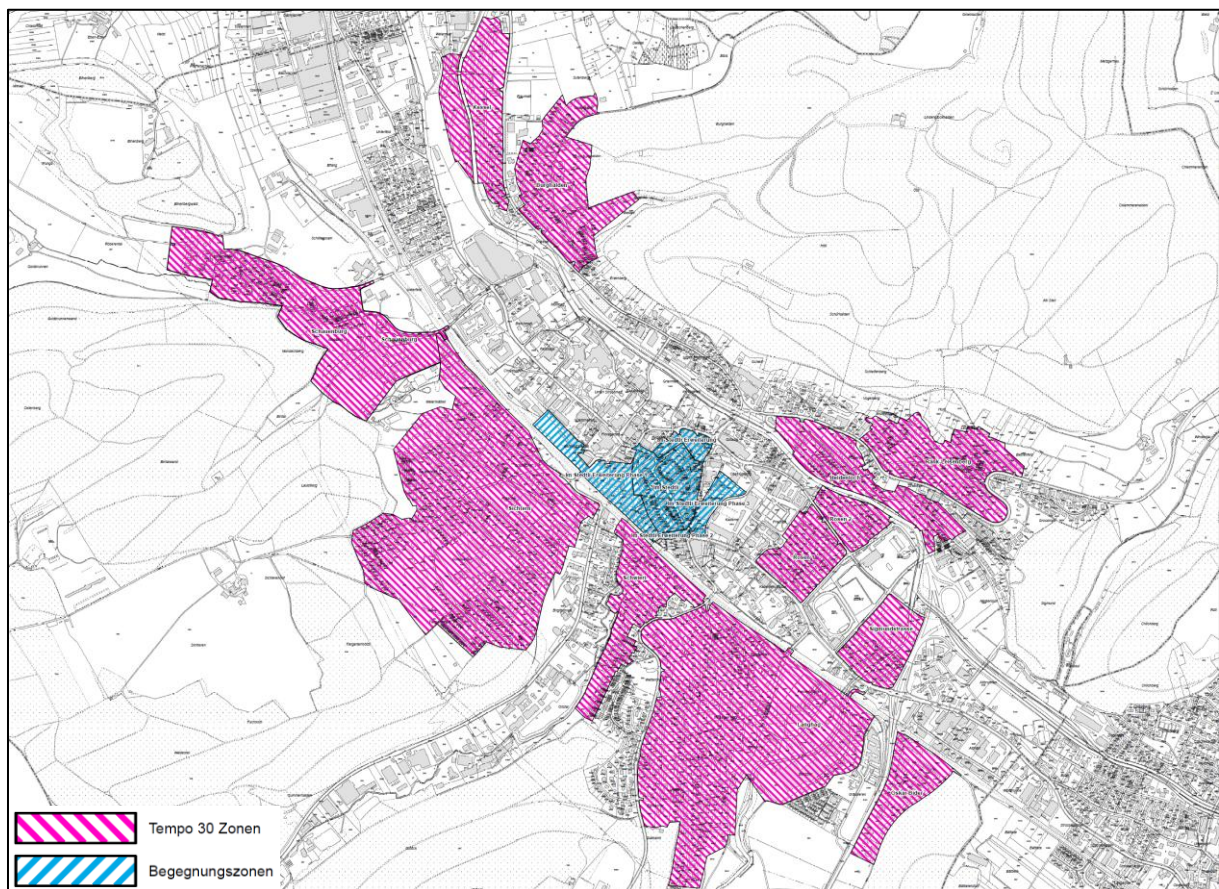


Abb.: Übersicht Bestand Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen

4.3 Öffentlicher Verkehr

Das **Busliniennetz** wurde seit dem Richtplan '95 mehrmals im Rahmen der generellen Leistungsaufträge des Kantons angepasst:

- mehrmalige Anpassung der Regionalbuslinien 75 und 77
- Einführung der Buslinie 80
- Aufteilung der Buslinie 70 in die Buslinien 70 und 81

Die **Buslinienführung** im Bereich des Stedtlis wurde mit der Umsetzung des neuen MIV-Verkehrsregimes auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2010 geändert. Sie entspricht heute weitgehend der vorgeschlagenen Linienführung des Richtplans '95 (siehe Abbildung auf der nächsten Seite):

- Die Buslinien aus dem Osten (schwarz: 70, 71, 72, 76 und blau: 78) verkehren auf direktem Weg zum Bahnhof über den Wasserturmplatz und durch die Poststrasse im Gegenverkehr. Mit dem Bus-Gegenverkehr auf der Poststrasse konnte die Fahrzeit zum Bahnhof gegenüber dem früheren Stedtli-Ring deutlich reduziert und die Attraktivität der Buslinien gesteigert werden.
- Der Bahnhof wird als wichtigster Umsteigeknoten von allen Buslinien bedient.
- Der Wasserturmplatz wird von allen Buslinien in mindestens einer Fahrrichtung bedient.

Durch das neue Verkehrsregime und die Anpassung der Linienführung werden die Busse südlich und östlich des Stedtlis direkter und unabhängiger von den stark belasteten **MIV-Achsen** geführt.

Vom Richtplan '95 nicht umgesetzt wurden der Bus-Gegenverkehr in der **Büchelistrasse** (Führung der Buslinien 80 und 83 in beiden Richtungen über den Wasserturmplatz) sowie die Markierung von **Busspuren** am Knoten Kantonalbänk.

Eine Verbesserung der **Haltestellensituation am Bahnhof** für die meisten Buslinien wurde in einer ersten Etappe 2011 mit dem Bau des UNO-Gebäudes erreicht. Der zweite Teil des neuen Busbahnhofs soll in den kommenden Jahren im Zuge der weiteren Neubauten erstellt werden.

2010 wurde das neue MIV-Regime und damit der Bus-Gegenverkehr durch die Poststrasse umgesetzt. Dadurch konnte im Bereich des Stedtlis eine Trennung des ÖV von den stark befahrenen MIV-Achsen und eine deutliche Fahrzeit-Reduktion erreicht werden. Die Bereinigung der Haltestellensituation am Bahnhof soll in den nächsten 1-2 Jahren abgeschlossen werden.

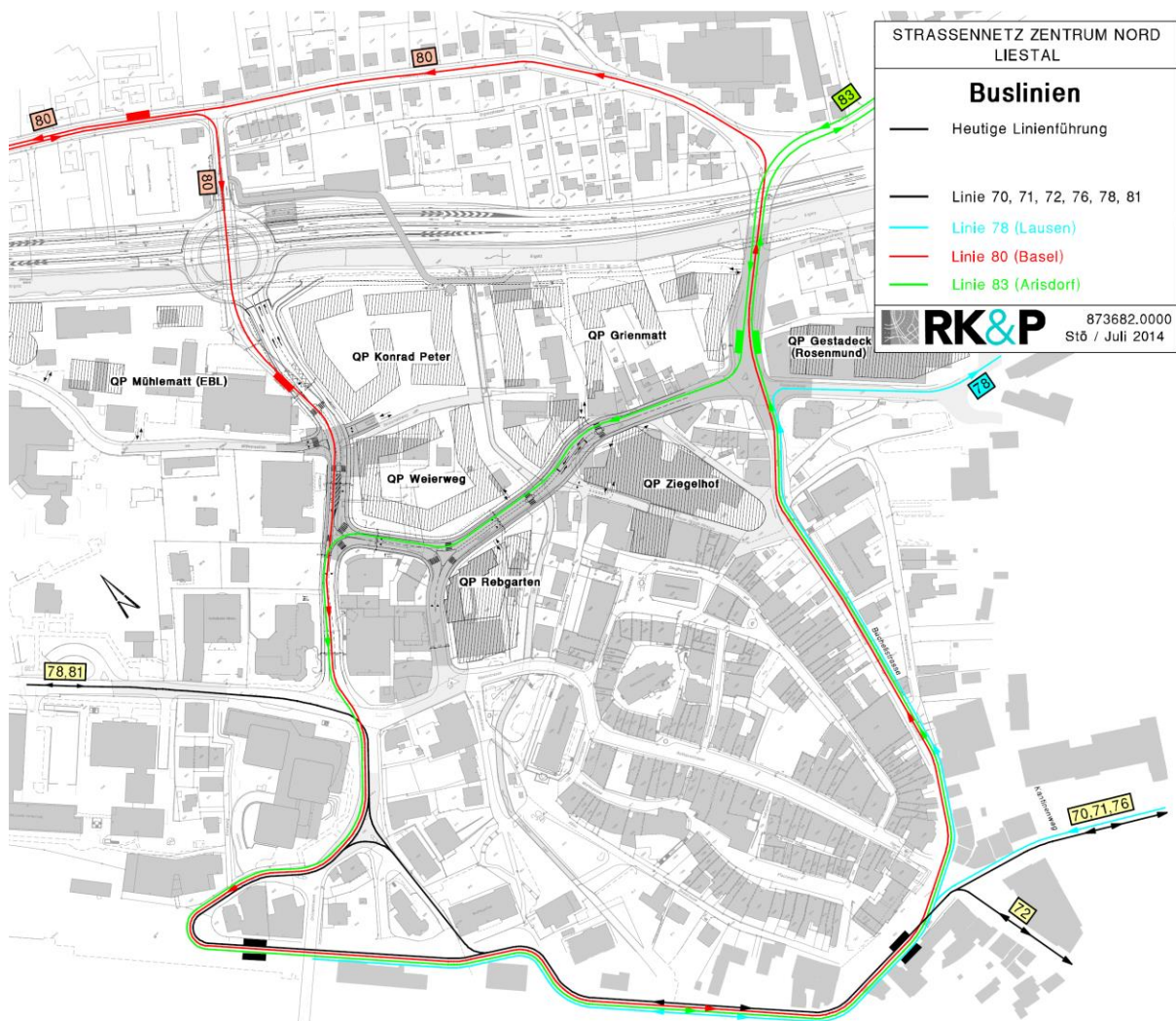


Abb.: heutige Buslinienführung im Zentrumsbereich

4.4 Langsamverkehr

Aufgrund der Schwachstellenanalyse des Langsamverkehrsnetzes wurden 2009 und 2010 **Massnahmen** definiert, die die Sicherheit des Velo- und Fussverkehrs in Liestal verbessern und dessen Attraktivität erhöhen sollen. Ebenfalls wurden im Strassennetzplan 2009 mehrere Massnahmen zur Ergänzung der Radwege (11-12) sowie Fusswege (21-47) aufgeführt.

Der **Massnahmenkatalog** der Stadt Liestal umfasst 33 Massnahmen für den Veloverkehr und 84 Massnahmen für den Fussverkehr und wird bei Bedarf weiter ergänzt. Folgende Massnahmen wurden bereits umgesetzt (Stand Januar 2013):

	Veloverkehr		Fussverkehr		Gesamt	
erledigt/umgesetzt	12	36%	39	46%	51	44%
in Arbeit	17	52%	8	10%	25	21%
Geprüft, Umsetzung nicht möglich	2	6%	8	10%	10	9%
Noch offen	2	6%	29	34%	31	26%
Total	33		84		117	

Tab.: Umsetzungsstand Massnahmen Velo- und Fussverkehr (Januar 2013)

Anfangs 2013 waren rund 44% der Massnahmen umgesetzt. Weitere 21% waren in Arbeit. Beim Fussverkehr waren rund ein Drittel (34%) der Massnahmen noch offen, während beim Veloverkehr nur noch sehr wenige völlig offene Massnahmen vorhanden sind.

Die Reduktion des MIV und die **Begegnungszone** im Stedtli sowie die **Tempo 30-Zonen** in den meisten Wohnquartieren führten ebenfalls zu einer Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität des Langsamverkehrs.

Im Winter 2011/2012 wurde zudem die **Radroutenwegweisung** im Kanton Baselland umgerüstet, wodurch eine Vereinheitlichung und Reduktion der Wegweisung (Parallelführung von kantonalen und touristischen Routen) erreicht werden konnte.

Vom Massnahmenkatalog Langsamverkehr konnten bis Anfangs 2013 44% der Massnahmen umgesetzt werden. Das neue Verkehrsregime sowie die Einführung von Tempo 20/30 in vielen Gebieten trugen ebenfalls einer Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität des Velo- und Fussverkehrs bei.

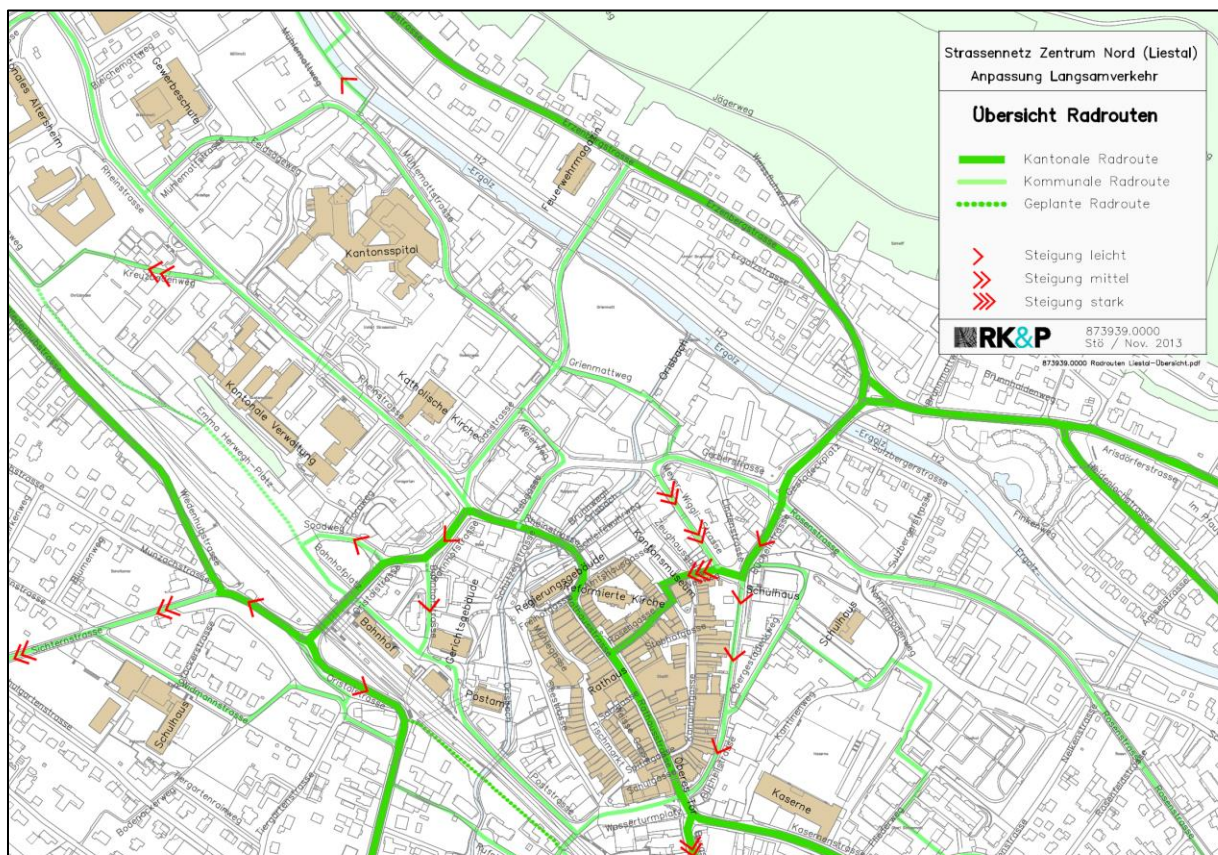


Abb.: Übersicht Radrouten Liestal Zentrum Nord (heutiger Zustand)

4.5 Ruhender Verkehr

Im Jahre 2013 wurde das Parkierungsreglement **revidiert**, wobei hauptsächlich im Bereich des Stedtlis die Gebühren und Parkierungsdauern angepasst wurden. Das neue Reglement ist seit 1. März 2014 in Kraft.

Mit dem Parkierungskonzept 2000, dem Parkierungsreglement 2002 (inkl. der dazugehörenden Verordnung) sowie den Anpassungen 2013 wurden die im Richtplan '95 formulierten Grundsätze für den ruhenden Verkehr weitgehend **umgesetzt**:

- Sammelparkierungen in Gehdistanz zum Stedtli: Manor (realisiert), Ziegelhof (geplant), Rebgarten (geplant).
- Im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs (Emma Herwegh-Platz) sowie auch südlich der Gleise wurden Park+Ride-Parkplätze eingerichtet.
- Die öffentlich zugänglichen Parkplätze auf dem Gemeindegebiet werden nach einheitlichen Kriterien (Verwendungszweck, Lage/Nähe zum Zentrum) beurteilt und gemäss Parkierungsreglement bewirtschaftet (PP-Zonen siehe Abb. in Kap. 3.5):

Typ	Parkplatzzone	Max. Parkdauer	Parkgebühren	Geltungsdauer
I	Stedtli	1.5 Stunden	0 - 30 Min.: gratis 30 - 60 Min.: CHF 1.50 60 - 90 Min.: CHF 2.50	Mo – Sa, 7 - 19 Uhr
II	Zentrum	5 Stunden	CHF 1.50 pro Stunde	Mo – Sa, 7 - 19 Uhr
III	Öffentliche Bauten und Anlagen	Unbegrenzt	CHF 1.00 pro Stunde	Mo – Sa, 7 - 19 Uhr
IIIa	Kurzparking Post	0.5 Stunden	0- 15 Min.: gratis 15 - 30 Min.: CHF 0.50	Mo – Sa, 7 - 19 Uhr
IIIb	Schulen/Sport	Unbegrenzt	CHF 0.50 pro Stunde	Mo – Fr, 7 - 19 Uhr
IV	Wohngebiete	„weisse Zone“, 3 Stunden	gratis	Mo – Fr, 7 - 19 Uhr
V	Gewerbegebiete	-	-	-

Tab.: Gebühren und Parkordnung gemäss Parkierungsverordnung 2013 (in Kraft seit 1.3.2014)

- Durch unterschiedliche Parkgebühren und maximale Parkdauern konnte eine Differenzierung nach Benutzergruppen (Anwohner, Kurzparkierer, Anlieferung, Dauerparkplätze) erreicht werden
- Der mittlere Belegungsgrad der Parkplätze im Bereich des Stedtlis hat sich zwischen den Erhebungen in den Jahren 2000 und 2009 leicht reduziert/entspannt (siehe Abb. auf der folgenden Seite).
- Den Anwohnern und Handwerkern werden teilweise Parkkarten zur Verfügung gestellt (siehe Kapitel 3.5 unten).

Folgende Massnahmen wurden bislang **noch nicht eingeführt**:

- Reduktion bzw. Aufhebung der Parkplätze im Stedtli.
- Parkleitsystem zur Reduktion des Suchverkehrs.
- Speziell Bezeichnete Parkplätze für umweltschonende Fahrzeuge.

Die Parkplätze in Liestal werden heute nach einheitlichen Kriterien (Verwendungszweck, Lage/Nähe zum Zentrum) bewirtschaftet. Die Parkplätze im Stedtli konnten noch nicht reduziert werden.

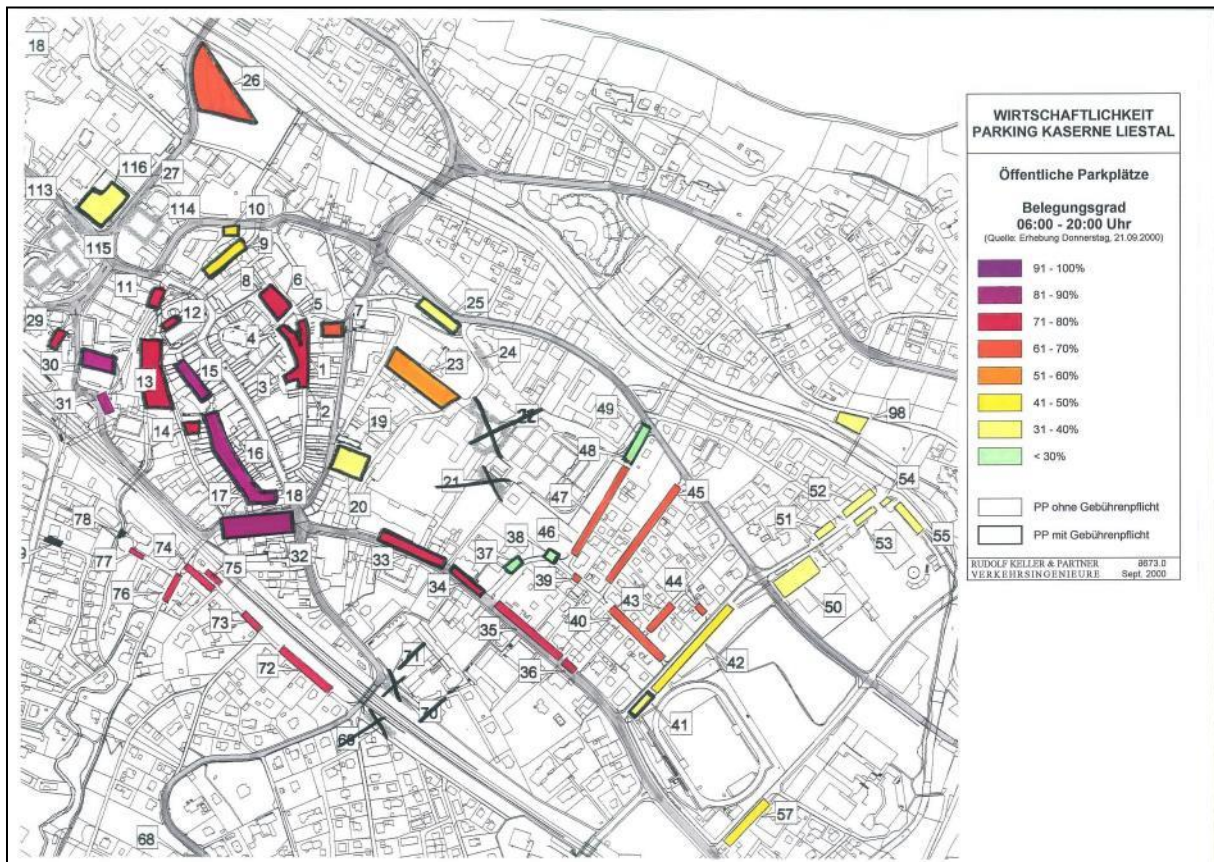


Abb.: Belegungsgrad 6-20 Uhr am Donnerstag, 21. September 2000

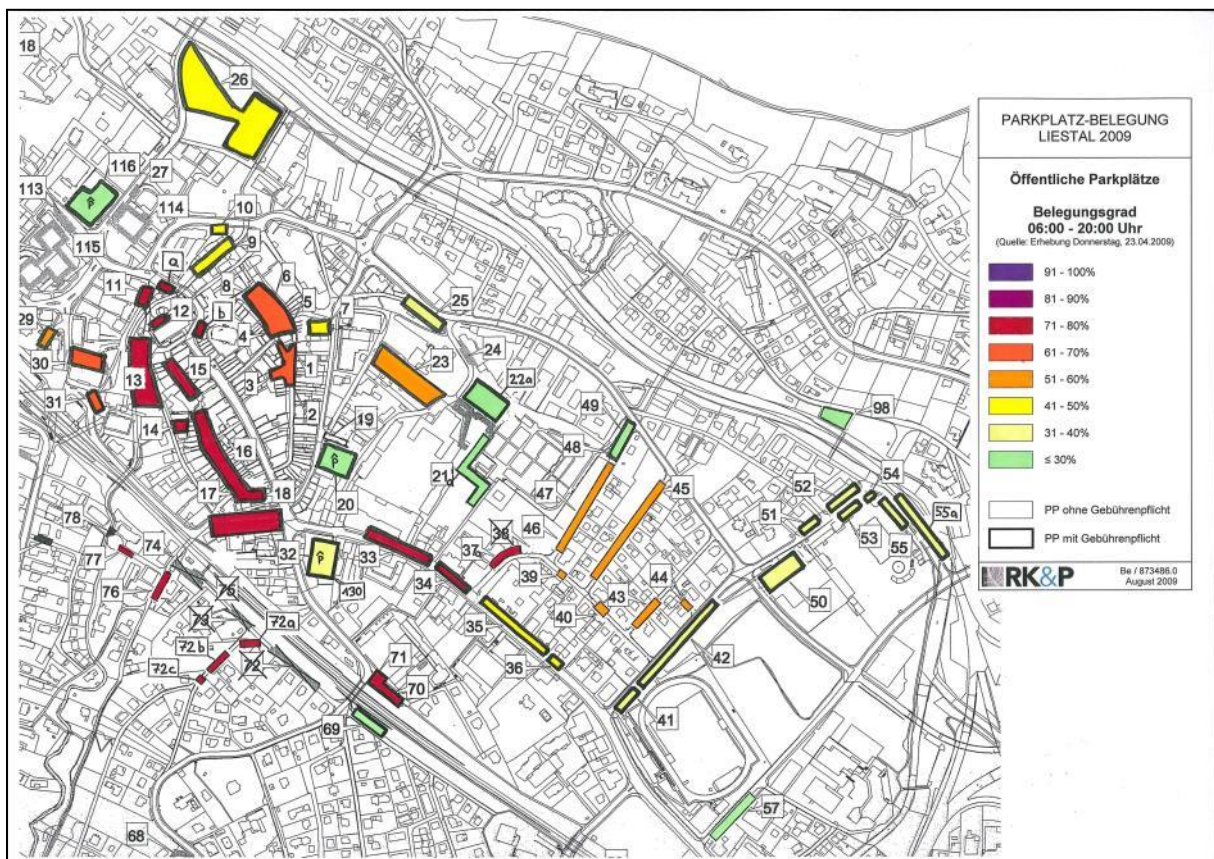


Abb.: Belegungsgrad 6-20 Uhr am Donnerstag, 23. April 2009

5 OFFENE PUNKTE/AUSBLICK/EMPFEHLUNGEN

5.1 Übersicht

5.1.1 Zielsetzungen gemäss Entwicklungs- und Finanzplan 2014-2018

Gemäss dem **Entwicklungs- und Finanzplan 2014 – 2018** der Stadt Liestal werden bezüglich des Verkehrs für die kommenden Jahre folgende Zielsetzungen verfolgt:

Mobilität:

- In Liestal muss es möglich sein, ohne eigenes Auto auszukommen.

Motorisierter Individualverkehr:

- Sichere Quartierstrassen – Tempo 30

Öffentlicher Verkehr:

- Zweckmässige Erschliessung der Quartiere mit dem öffentlichen Verkehr
- Attraktive Schnellzugsverbindungen nach Bern, Zürich, Luzern
- ¼-h-Takt nach Basel

Langsamverkehr

- Durchgängiges, sicheres Velonetz
- Attraktive und sichere Veloabstellplätze
- Sichere, gut begehbbare, behindertengerechte Fussgängerwege
- Sichere Schulwege

Ruhender Verkehr

- Gut erreichbare Parkplätze im Zentrum
- Suchverkehr minimalisieren
- Optimale Abdeckung des Gemeindegebiets mit Mobility-Standplätzen

Im Entwicklungs- und Finanzplan 2014-2018 werden die Zielsetzungen bezüglich des Verkehrs für die kommenden Jahre definiert. Als übergeordnetes Mobilitätsziel soll es möglich sein, in Liestal ohne eigenes Auto auszukommen.

5.1.2 Bevölkerungsprognose

Anfang 2014 waren in Liestal 980 neue Wohnungen geplant oder in Planung. Je nach Annahme zur Anzahl Personen pro Wohnung wird die **Einwohnerzahl** Liestals bis ins Jahr 2023 wie folgt zunehmen (Wohnbevölkerung 2013: 13'761):

	2.2 Pers./Whg	2.7 Pers./Whg.
Zunahme Wohnbevölkerung bis 2023	2'160 (15.7%)	2'650 (19.3%)
Einwohner Liestal 2023	15'920	16'410

Tab.: Prognostizierte Zunahme der Wohnbevölkerung Liestals 2013 - 2023

Bei der Entwicklung der Einwohnerzahl wird aufgrund des intensiven Wohnungsbaus von einer Zunahme der Wohnbevölkerung um 16-19% bis ins Jahr 2023 ausgegangen, was als sehr ambitionierte Bevölkerungszunahme beurteilt wird.

5.1.3 Politische Vorstösse

Folgende politischen Vorstösse betreffend „Verkehr“ in der Stadt Liestal wurden in den Jahren 2012 bis 2014 (Stand Ende Juni 2014) eingereicht:

Motorisierter Individualverkehr				Kapitel
A	Interpellation	2012/20	Aktuelle Verkehrssituation in Liestal	5.2.6
B	Postulat	2013/75	Verkehrsführung Poststrasse / Törlplatz / Kantinenweg	5.2.7
C	Postulat	2013/83	Befreiung des Büchelplatzes vom Durchgangsverkehr	5.2.8
D	Postulat	2012/21	Aufwertung des Zeughausplatzes	5.2.9
E	Interpellation	2013/43	„Rückbau“ der Rheinstrasse	5.2.10
F	Postulat	2013/51	Sichere Ausfahrt für unser Oskar-Bider-Quartier	5.2.11
Öffentlicher Verkehr				
G	Postulat	2013/49	Bedürfnisabklärung Ortsbus	5.3.4
H	Postulat	2010/135	ÖV-Anbindung Rosenquartier	5.3.5
Langsamverkehr				
I	Postulat	2013/33	Langsamverkehrsplanung beim Quartierplan Mühlematt	5.4.3
J	Postulat	2012/219	„Elefantenbrüggli“ und „bank-square-arch“ bringen Kunden ins Stedtl!	5.4.4
K	Postulat	2012/205	Fussgängerfreundlicher Süd-Zugang zum Bahnhof Liestal	5.4.5
L	Postulat	2013/84	Verkehrsführung Veloverkehr Tiergartenstrasse	5.4.6
M	Motion	2014/124	Fussgängerzone im Stadtkern	5.4.7
N	Petition		Mehr Sicherheit für die obere Sichertstrasse	5.4.8
O	Petition		Schulwegsicherheit am Fussgänger-Übergang über den Nonnenboden-/Kantinenweg zum Gestadeck-Schulhaus	5.4.9
Ruhender Verkehr				
P	Postulat	2012/27	Ausarbeitung eines Parkraum-Bewirtschaftungskonzeptes	5.5.2

Tab.: Politische Vorstösse betreffend „Verkehr“ in der Stadt Liestal

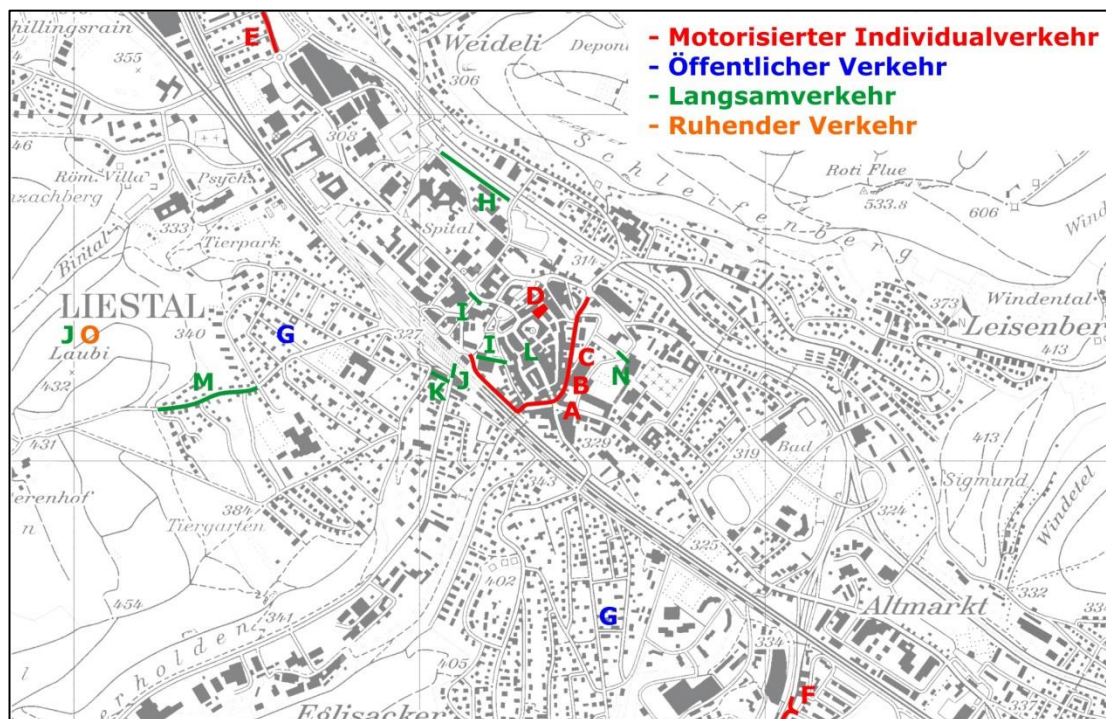


Abb.: Geografische Übersicht über die politischen Vorstösse

In den Jahren 2012 bis 2014 wurden insgesamt 15 politische Vorstösse betreffend „Verkehr“ in Liestal unternommen. Diese betreffen vorwiegend den motorisierten Individualverkehr sowie den Langsamverkehr.

5.2 Motorisierter Individualverkehr

5.2.1 Sanierung H2-Umfahrung Liestal (HUL) / Anschlusskonzept

Die H2 stellt als kantonale Hochleistungsstrasse die Haupteerschliessungsachse des Ergolz- tals dar. Die erreichte Lebensdauer und die zunehmende Verkehrsbelastung haben zu erheblichen Schäden an der Bausubstanz geführt, die eine Instandsetzung zwingend machen. Der Kanton Basel-Landschaft (Bau- und Umweltschutzdirektion), plante daher die **Erneuerung der H2 Umfahrung Liestal (HUL)**. Ziel der Erneuerung ist die bau- und sicherheitstechnische sowie verkehrsplanerische Optimierung der bestehenden Anlage. Die gewählte Bestlösung ist aus einem 2004 durchgeführten Wettbewerb hervorgegangen. Die bestehende zweispurige Autostrasse im Gegenverkehr soll zu einer richtungsge- trennten Strecke ausgebaut werden. Ein Kapazitätsausbau der H2 ist nicht vorgesehen. Der Landrat hatte die Bau- und Umweltschutzdirektion im Hinblick auf mögliche Kosten- einsparungen beauftragt, im Rahmen der Projektierung die Notwendigkeit der verschiede- nen Projektelemente kritisch zu hinterfragen und mögliche Einsparungen zu prüfen.

In der Folge wurde aus verkehrlicher Sicht insbesondere das **Anschlusskonzept** mit dem Neu- und Ausbau der Anschlüsse Zentrum und Süd noch einmal untersucht. Auf Basis des Generellen Projektes wurde ein Variantenvergleich durchgeführt, bei dem die Wirkungen der beiden Anschlüsse getrennt und gemeinsam untersucht wurden. Gemäss Varianten- entscheidung BUD vom Juni 2012 soll auf den **Ausbau des Anschlusses Süd verzichtet** werden.

Nach der Volksabstimmung vom 24. November 2013 (Ablehnung der Erhöhung des Prei- ses der Autobahnvignette) verbleibt die H2 Umfahrung Liestal (HUL) beim **Kanton**, denn der Bundesbeschluss zur Anpassung des Nationalstrassennetzes (Netzbeschluss) kann vorerst aufgrund der Ablehnung der Erhöhung des Vignettenpreises nicht umgesetzt wer- den. Deshalb zeichnet sich ab, dass der Kanton zumindest mittelfristig weiterhin Eigentü- mer der Strasse sein wird und somit den Betrieb und Unterhalt sowie auch den Um- und Ausbau finanzieren muss.

Angeichts der sehr hohen Investitionskosten, die vom Kanton getragen werden müssen, hat der Kanton eine **aktuelle Lagebeurteilung** durchgeführt. Dabei sind auch die ver- schiedenen Unsicherheiten aus genehmigungsrechtlicher, fachlicher und finanzieller Sicht berücksichtigt worden. Aufgrund der aktuellen Lagebeurteilung ist der Regierungsrat zum Ergebnis gelangt, ein Bauprojekt für die H2 Umfahrung Liestal ausarbeiten zu lassen, das den Umbau und die Erweiterung der Anlage mit dem Zentrumsanschluss in Etappen vor- sieht. Er hat daher u.a. folgendes beschlossen:

- Für den Umbau, Erneuerung und Erweiterung der H2 Umfahrung Liestal ohne Ausbau Anschluss Süd soll ein kantonales Bauprojekt erstellt werden, das die Option einer **spä- teren Erstellung des Zentrumschlusses** vorsieht, um einen Baubeginn Zielsetzung 2019 zu ermöglichen.
- Das Tiefbauamt wird beauftragt, gemeinsam mit der Stadt Liestal ein **Verkehrskon- zept** für den (Übergangs-) Zustand ohne Zentrumsanschluss zu erstellen.
- Das Tiefbauamt erarbeitet parallel zum Bauprojekt ein **Erhaltungsprojekt**.

Empfehlungen:

- E1:** Die dringliche Instandsetzung der H2 Umfahrung Liestal (HUL) ist von der Stadt Liestal zu unterstützen (Erneuerung, Lärmschutz, etc.).
- E2:** Die Folgen des Verzichts auf den Ausbau des Anschlusses Liestal-Süd sowie der Zurückstellung des Anschlusses Zentrum sind im Rahmen eines gesamtheitlichen **Verkehrskonzeptes** aufzuzeigen.

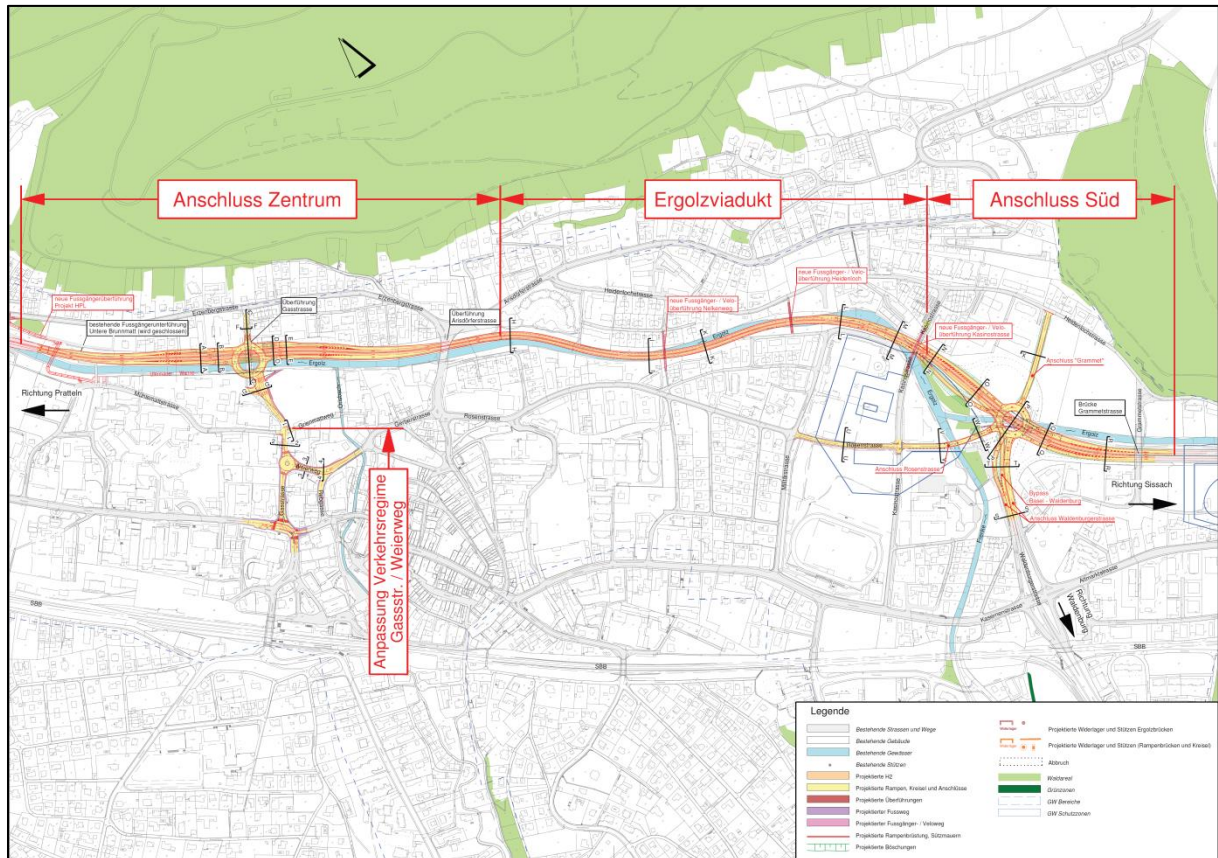


Abb.: Ursprüngliches Projekt H2 Umfahrung Liestal (HUL) mit neuem Anschluss Zentrum und ausgebautem Anschluss Süd

5.2.2 Kantonsstrassen

Die folgenden 3 Pläne zeigen die vorgesehene Veränderung des Kantonsstrassennetzes:

- Im **bestehenden Zustand** gibt es im Bereich Weierweg - Gasstrasse infolge des Einbahnregimes noch kein zusammenhängendes Kantonsstrassennetz.
- Im Zustand **OHNE Anschluss Zentrum** sollen daher der Weierweg sowie der obere Abschnitt der Gasstrasse vom Kanton übernommen werden (orange). Ebenfalls sollen die Militärstrasse sowie die Rosenstrasse vom Kanton übernommen werden. Im Gegenzug soll die Fraumattstrasse und die Erzenbergstrasse vom Kanton an die Stadt Liestal abgetreten werden.
- Im Zustand **MIT Anschluss Zentrum** soll zusätzlich auch der untere Abschnitt der Gasstrasse als Verbindung Kantonalbankknoten - Anschluss Zentrum vom Kanton übernommen werden.

Im Zusammenhang mit der Verlagerung des Verkehrs von der Kasernenstrasse auf die Rosenstrasse sowie mit dem geplanten Anschluss Zentrum sollen diverse Strassen vom Kanton übernommen werden. Im Gegenzug sollen heutige Kantonsstrassen von der Stadt Liestal übernommen werden.

Empfehlung:

E3: Das in E2 geforderte Verkehrskonzept mit einer veränderten Anschlusssituation an die H2 hat insbesondere auch die Auswirkungen auf die Kantonsstrassen aufzuzeigen.

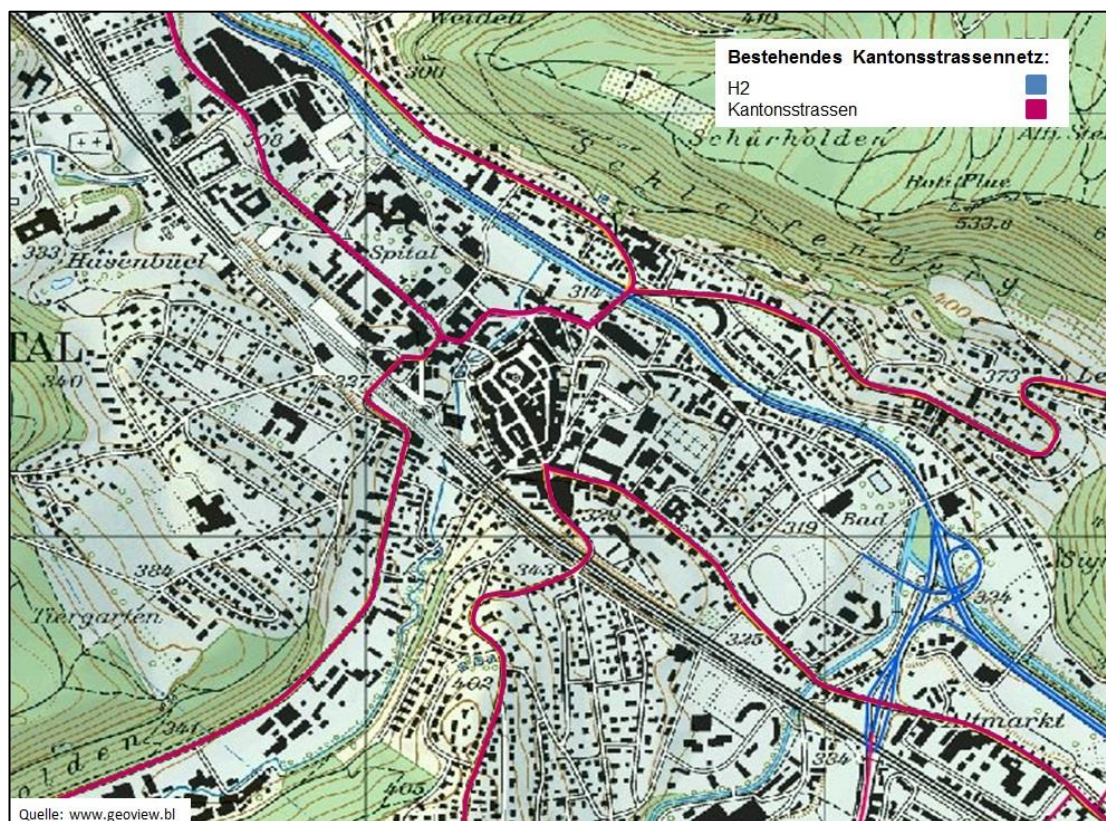
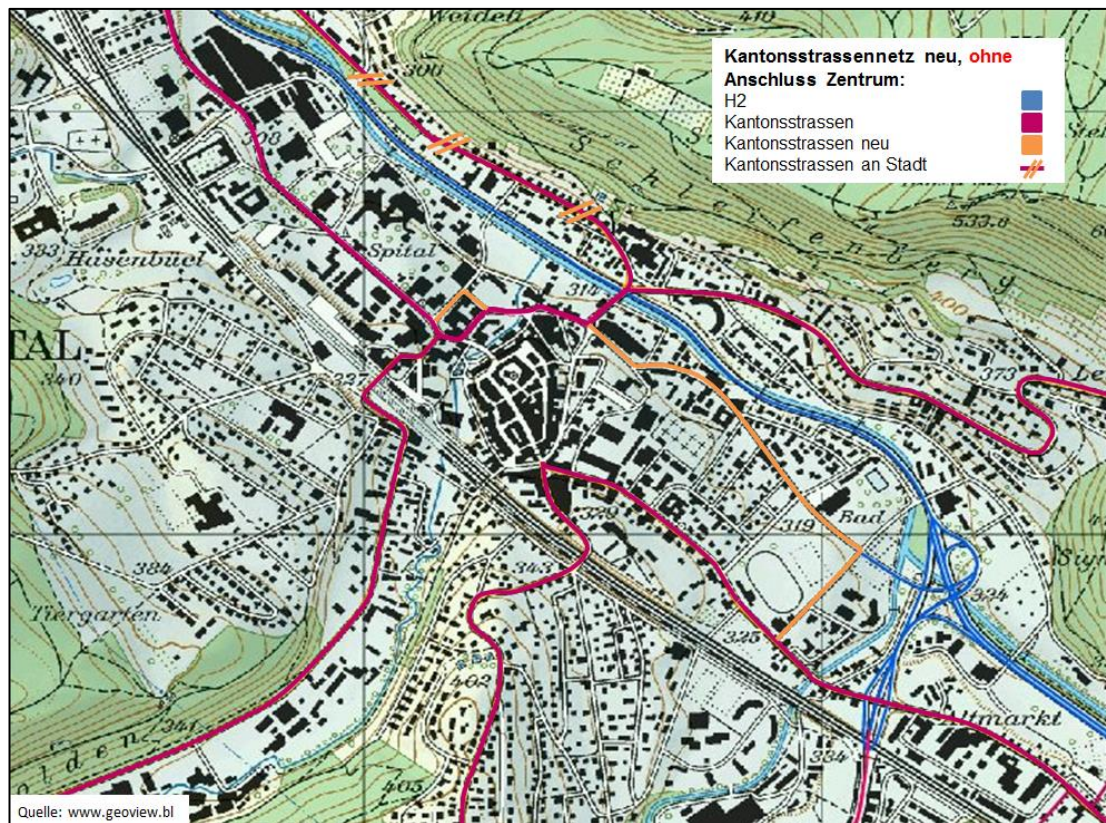
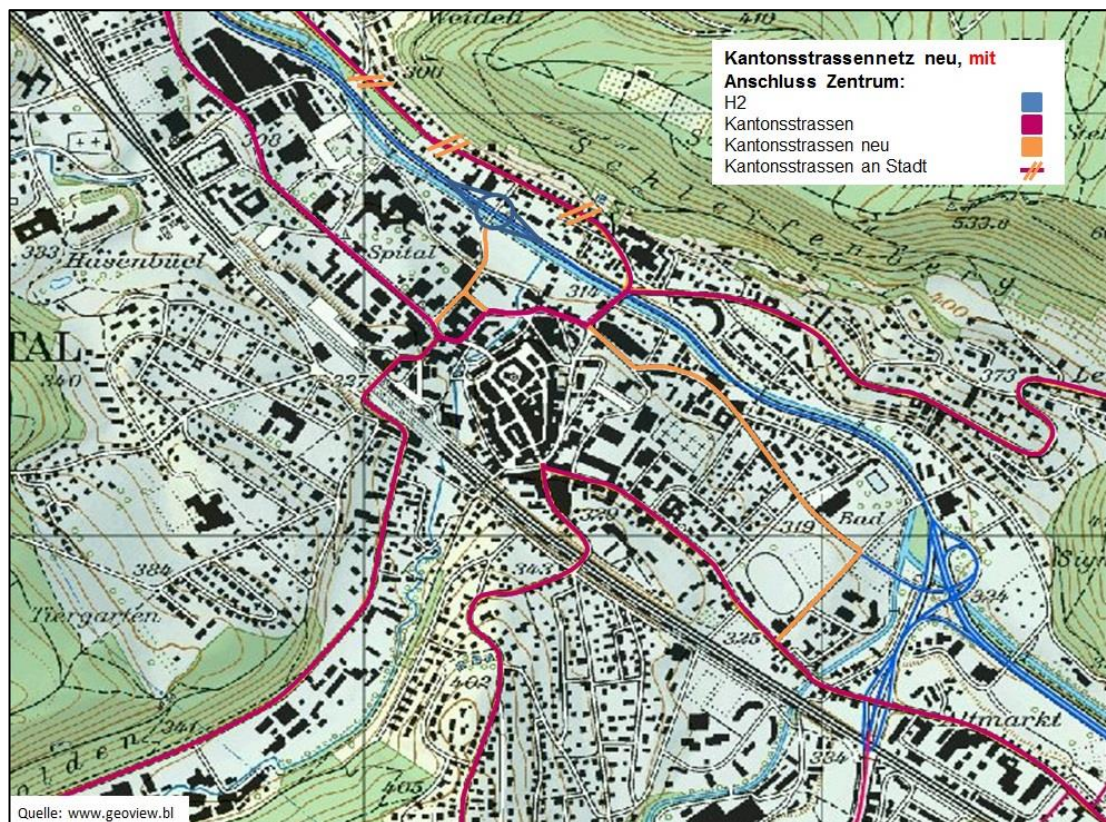


Abb.: bestehendes Kantonsstrassennetz

Abb.: Kantonsstrassennetz neu, OHNE H2-Anschluss ZentrumAbb.: Kantonsstrassennetz neu, MIT H2-Anschluss Zentrum

5.2.3 Strassennetz Zentrum Nord

Ein wichtiger Zusammenhang für das Strassennetz Zentrum Nord Liestal besteht mit dem Zentrumsanschluss der H2. Wenn dieser kommt, werden sich die Verkehrsströme im betrachteten Perimeter und insbesondere auf der Gasstrasse stark verändern. Im Rahmen des Projektes **H2 Umfahrung Liestal** hat die "Fachliche Begleitgruppe Koordination Verkehr" erste Überlegungen betreffend der Anpassung des Strassennetzes im Zusammenhang mit dem Zentrumsanschluss H2 angestellt und es wurden Verkehrszählungen und verfeinerte Verkehrsmodellrechnungen durchgeführt. Wichtig ist, dass das betrachtete Strassennetz in beiden Szenarien (ohne/mit Zentrumsanschluss) funktioniert. Im Rahmen dieser Arbeiten wurde beschlossen, dass das heutige Einbahnregime Kantonalknoten – Weierweg – Gasstrasse beibehalten und auf den gemäss Vorprojekt aus dem Jahre 2007 vorgesehenen Kreisel am Knoten Gasstrasse/Weierweg verzichtet werden soll.

Das Projekt „Strassennetz Zentrum Nord“ ist ein **gemeinsames Projekt** von Kanton BL und Stadt Liestal. Die Aufgabenstellung besteht darin, im Zusammenhang mit dem Projekt H2 Umfahrung Liestal (HUL) sowie mit den zahlreichen Bauabsichten (Quartierpläne) das Strassennetz im Raum Zentrum Nord Liestal anzupassen und ein Vorprojekt auszuarbeiten. Dabei sind folgende Zusammenhänge zu beachten:

- Wichtig ist die Erlangung der **Planungssicherheit** für die **diversen QP's**. Die bisherigen „Interessenslinien“ sollen durch rechtsverbindliche Strassenlinien (und darauf abgestimmte Baulinien) abgelöst werden (Raumsicherung).
- Das Vorprojekt bildet auch die Basis für die **gegenseitige Verrechnung** (Flächenbilanz) unter den einzelnen QP-Trägern (z.B. Linksabbiegespuren, welche aufgrund und somit auch zu Lasten eines QP's realisiert werden müssen).
- Der Weierweg und der obere Abschnitt der Gasstrasse (heute Gemeidestrasse) sollen **vom Kanton übernommen** werden. Der mittlere und der untere Abschnitt der Gasstrasse sollen vom Kanton nur übernommen werden, wenn der Anschluss Zentrum kommt.
- Aus Sicht des Kantons BL hat Liestal einen Nord- und einen Südanschluss und ist somit „erschlossen“. Der Kanton unterstützt die Stadt, wobei der **Anschluss Zentrum** v.a. im Interesse der Stadt Liestal liegt. Der Grundsatzentscheid des Bundes für eine Übernahme der H2 und eine Realisierung des Anschlusses Zentrum hat sich durch die Ablehnung der Erhöhung der Autobahn-Vignette deutlich erschwert.
- Grundsätzlich sind **2 Zustände** zu berücksichtigen (**MIT/OHNE** Anschluss Zentrum), und es ist jeweils der „raumbestimmende“ Zustand massgebend (grösserer Platzbedarf, „Umhüllende“). Dadurch ist die „Aufwärtskompatibilität“ gewährleistet.
- Im Hinblick auf die Realisierung muss ein Vorgehen entwickelt werden, so dass einzelne Abschnitte (Etappen je nach den Bedürfnissen) vorgezogen realisiert werden können, da die Etappierung noch offen und auch von den Kantonsfinanzen abhängig ist. Eine Schwierigkeit besteht darin, dass das **Gesamtprojekt** eine Vernehmlassung durchläuft und für **beide Zustände** (MIT/OHNE Anschluss Zentrum) genehmigt werden muss.

Es wurde ein **Vorgehen in 3 Schritten** und mit folgendem Zeitplan festgelegt:

- 1. Schritt: Anforderungen/Rahmenbedingungen (1. Quartal 2014)
- 2. Schritt: Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept VB GK (2. Quartal 2014)
- 3. Schritt: Vorprojekt (4. Quartal 2014)

Der **Bereich Kantonalknoten** folgt dann anschliessend in einem 4. Schritt mit analogen Bearbeitungsschritten (4. Quartal 2014/1. Quartal 2015).

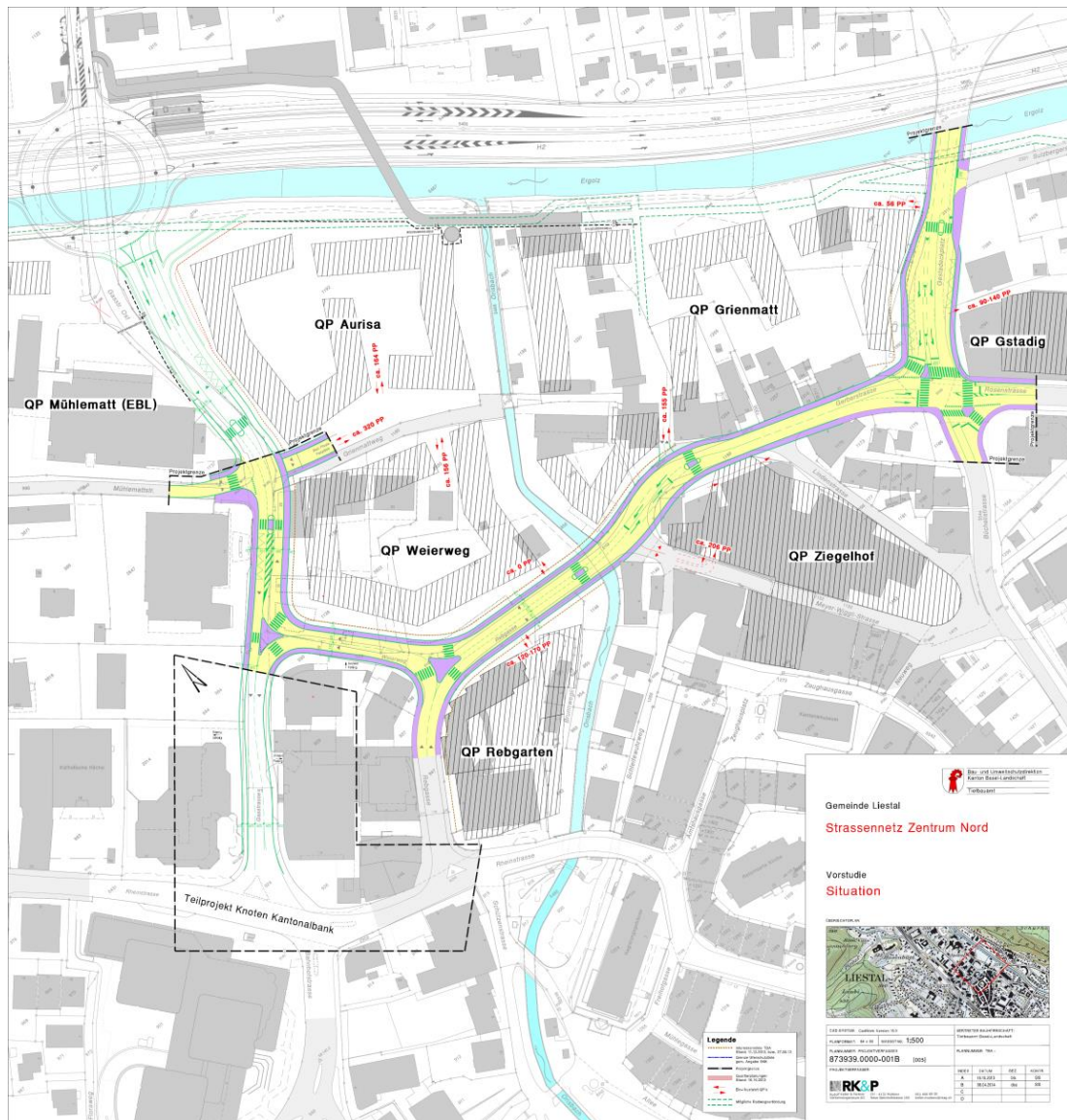


Abb.: Strassennetz Zentrum Nord

Empfehlung:

E4: In einem nächsten Schritt ist auch der Bereich **Kantonalbank-Knoten** zu optimieren unter Berücksichtigung des Mehrverkehrs im Bereich Bahnhof sowie der Szenarien MIT/OHNE Anschluss Zentrum.

5.2.4 Büchelstrasse

Bestandteil des Verkehrskonzeptes Liestal ist eine Verlagerung des Verkehrs von der Kasernenstrasse auf die Achse Militärstrasse - Rosenstrasse. Zudem ist eine Verlagerung von der Büchelstrasse auf die Achse Kantinenweg - Nonnenbodenweg vorgesehen.

Trotz zahlreicher, in den letzten Jahren ausgeführten Massnahmen, welche alle auf eine Entlastung der Büchelstrasse hinwirken, herrscht in Liestal der Eindruck, dass die **Entlastung der Büchelstrasse** noch nicht im gewünschten Masse eingetreten ist. Es wurde daher im Frühling 2014 die heutige Verkehrsverteilung auf die Achsen Büchelstrasse bzw. Kantinenweg / Nonnenbodenweg ermittelt (Morgenspitze und Abendspitze) und mit früheren Zählungen aus den Jahren 2002, 2009 und 2013 verglichen:

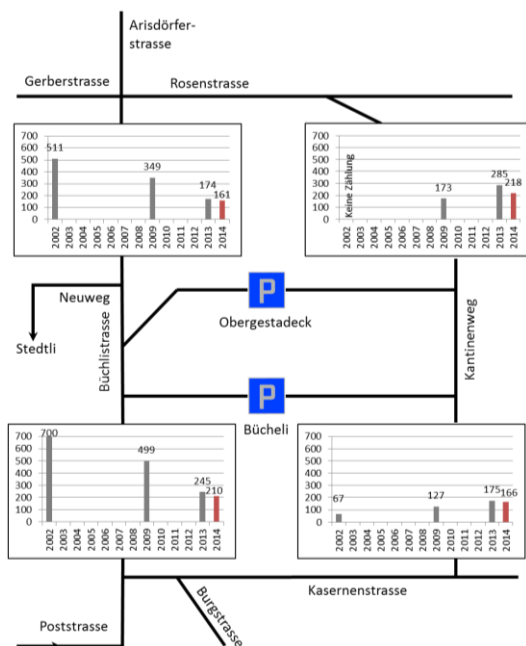


Abb.: Verkehrsentwicklung Morgenspitze 7-8 Uhr (PWE/h, Querschnittsbelastung)

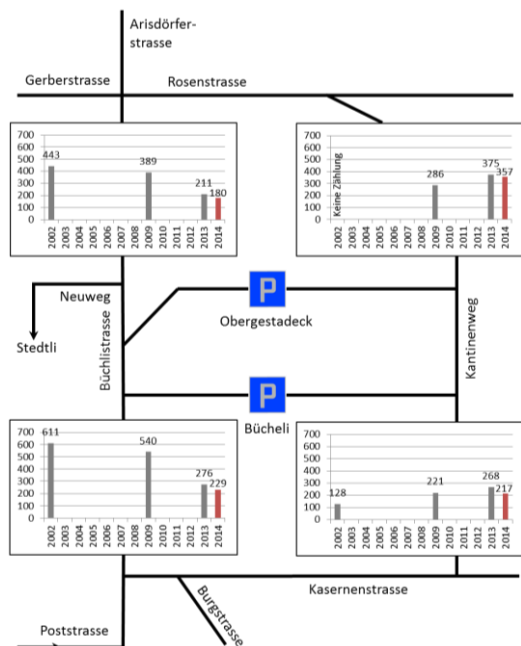


Abb.: Verkehrsentwicklung Abendspitze 17-18 Uhr (PWE/h, Querschnittsbelastung)

Zählung Büchelstrasse:

- In der Büchelstrasse hat sich zwischen **2002 – 2009** eine gewisse Entlastung ergeben (Begründung: Verlagerung auf Achse Militärstrasse – Rosenstrasse).
- Zwischen **2009 – 2013** hat sich der Verkehr in der Büchelstrasse sowohl in der MS als auch in der AS aufgrund der einleitend aufgeführten Massnahmen in etwa genau halbiert.
- Zwischen **2013 - 2014** hat der Verkehr in der Büchelstrasse weiter um ca. 15 % abgenommen, u. a. weil die Grünzeit an der LSA Gestadeck aus der Büchelstrasse stark reduziert wurde (max. 4 sec. Grünzeit, d. h. 2 - 3 Fahrzeuge).

Die Belastung der Büchelstrasse hat sich zwischen 2002 und 2014 um ca. 2/3 reduziert. Sie hat sich sowohl in der Morgenspitze als auch in der Abendspitze bei rund 200 PWE/h eingependelt („oben“ etwas mehr, „unten“ etwas weniger). Dies entspricht rund 3 Motorfahrzeugen pro Minute.

Zählung Kantinenweg/Nonnenbodenweg:

- Im Jahre **2002** hatte diese Achse noch eine völlig untergeordnete Bedeutung.
- Mit dem Ausbau dieser Achse im Jahre 2008 wurde bei der Zählung **2009** bereits eine deutlich höhere Belastung festgestellt.
- Bei den neuen Zählungen **2013** und **2014** konnte zwar eine deutlich höhere Belastung als 2009 festgestellt werden. Diese Zunahme ist jedoch kleiner als erwartet in Anbetracht der getroffenen Massnahmen (neue LSA Nonnenbodenweg, MANOR-Parking, Begegnungszone Büchelstrasse etc.).

- Die Achse Kantinenweg/Nonnenbodenweg wird heute noch nicht richtig angenommen.
- Die Summe des Verkehrs beider Achsen zusammen (Büchelstrasse + Kantinenweg) hat in den letzten Jahren deutlich abgenommen. Die Verlagerung auf die Achse Militärstrasse – Rosenstrasse hat sich verstärkt eingespielt.
- Verkehrsverteilung: die Belastung der Büchelstrasse ist heute „oben“ immer noch leicht grösser wie die Belastung des Kantinenweges. Im Querschnitt „unten“ ist heute die Belastung des Nonnenbodenweges grösser als die in der Büchelstrasse.

Fahrzeitmessung:

Zur vertieften Analyse der obigen Ergebnisse wurden am Donnerstag 25.04.2013 in der Morgenspitze 7.30 – 8.30 Uhr **Fahrzeitmessungen** auf den beiden Achsen durchgeführt (je 4 Fahrten). START war jeweils beim Schulhaus Burgstrasse, ZIEL der Ziegelhof:

- Auf **beiden Achsen** lag die Fahrzeit jeweils zwischen **2-3 Minuten**.
- Bei Fahrten ohne grössere Störungen (keine FG-Querungen, keine Wartezeit an den LSA) kann die Fahrzeit auf beiden Routen sogar leicht **unter 2 Minuten** liegen.

Die Fahrzeit ist auf beiden Routen in etwa gleich und hängt stark von der **Wartezeit an den LSA's** ab. Aufgrund der zwischenzeitlich durchgeführten Reduktion der Grünzeit an der LSA Gestadeck dürfte die Route Büchelstrasse im Normalfall kaum mehr schneller sein.

Beobachtungen Geschwindigkeit:

Aufgrund von Beobachtungen liegt die **Geschwindigkeit** der Fahrzeuge in der Begegnungszone Büchelstrasse „oben“ (Bereich MANOR) schätzungsweise

- am **Morgen** tendenziell über den zulässigen 20 km/h.
- am **Abend**, wenn mehr Fussgänger zirkulieren, tendenziell unter 20 km/h.

Mit einer zunehmenden **Belebung** der Büchelstrasse wird sich der Widerstand auf dieser Achse noch leicht erhöhen.

Verkehrsströme:

Der Verkehr in der oberen Büchelstrasse kommt von folgenden Achsen:

- Morgenspitze: 16 % Wasserturmplatz, 53 % Burgstrasse, 31 % Kasernenstrasse
- Abendspitze: 34 % Wasserturmplatz, 16 % Burgstrasse, 50 % Kasernenstrasse

Der Verkehr in der Büchelstrasse kommt in der Morgenspitze schwergewichtig von der Burgstrasse, in der Abendspitze von der Kasernenstrasse.

Mögliche Massnahmen

In der folgenden Tabelle werden mögliche Massnahmen aufgeführt, und es wird eine Zwischenbilanz gezogen betreffend Stand der Umsetzung sowie eine Empfehlung für das weitere Vorgehen abgegeben:

A. Vortrittsverhältnisse Knoten Burgstrasse/Kasernenstrasse ändern

Mit einer Änderung der Vortrittsverhältnisse könnte der Verkehr von der Burgstrasse Richtung Kantinenweg geleitet werden. Das TBA BL hatte dies bereits gemäss Schreiben vom 25. April 2012 abgelehnt und im Schreiben vom 7. Oktober 2013 wiederholt. Obwohl eine dem Kantonsstrassenverlauf entsprechende Vortrittsregelung gewisse Vorteile hätte, waren im Rahmen einer Vernehmlassung innerhalb der kantonalen Amtsstellen zahlreiche Nachteile aufgeführt worden (TBA-öV: Buslinien vom Bahnhof neu vortrittsbelastet; TBA-VTS: sicherheitsmässige Risiken einer „abknickenden“ Hauptstrasse; Polizei: zu geringe Sichtweite von der Burgstrasse auf den Fussgängerstreifen; Autobus AG: Rückstaurisiko bei der Haltestelle Wasserturmplatz aufgrund der Buskonzentration jeweils zur vollen und zur halben Stunde). An der obigen Beurteilung hat sich in der Zwischenzeit nichts verändert.

- Die Vortrittsverhältnisse an diesem Knoten sind entscheidend bezüglich der Verkehrslenkung des Hauptstromes von Seltisberg.
- Die Burgstrasse soll demnächst bis oberhalb des erwähnten Knotens Kasernenstrasse instandgestellt werden.
- Die Änderung der Vortrittsverhältnisse wurde klar und begründet abgelehnt.
- Es gibt zur Zeit keinen Ansatzpunkt bezüglich einer Änderung der Randbedingungen (Geometrie, Sichtverhältnisse, Buspriorität etc.).

B. Ummarkierung Knoten Kasernenstrasse/Kantinenweg

Auch mit dieser Markierungsänderung könnte der Verkehr von der Burgstrasse besser in den Kantinenweg gelenkt werden. Gemäss Schreiben TBA vom 7. Oktober 2013 würde die Markierung eines Linksabbiegers in den Kantinenweg diverse verkehrstechnische Nachteile mit sich bringen (Massnahme nicht zweckmässig; IST-Zustand belassen). Zudem würde die Routenwahl durch diese Massnahme nur unwesentlich beeinflusst.

- IST-Zustand belassen (nicht weiterverfolgen)

C. Wegweisung am Knoten Kasernenstrasse/Kantinenweg

Die ursprünglich schlecht wahrnehmbare Wegweisung in den Kantinenweg wurde in der Zwischenzeit durch das TBA BL optimiert.

- keine weitere Massnahme

D. Mehr Durchfahrtswiderstand Büchelistrasse

Mit zunehmender Belegung des Bücheliplatzes und Fertigstellung der Fussgängerpassage Stedtli-Bücheliplatz wird sich der Durchfahrtswiderstand automatisch erhöhen.

- Möblierung Bücheliplatz zusammen mit Umbau der Liegenschaften Kanonengasse 39/41 ergänzen.
- Ausdehnung Begegnungszone auf den unteren Teil der Büchelistrasse im Zusammenhang mit dem QP Ziegelhof.
- Verkehrssicherheit Bücheliplatz, siehe Punkt K (Aufstellraum).

E. Reduktion Grünzeit an der Lichtsignalanlage (LSA) Gestadeck

Das TBA hat diese Massnahme unterstützt und die Grünzeit auf 4 sec pro Umlauf reduziert.

→ keine weitere Massnahme

F. Verkehrsregime prüfen (z. B. Fahrverbot mit Zubringerdienst gestattet)

Bei einem Fahrverbot wäre zu beachten, dass die Büchelstrasse auch als Zufahrt zum Stedtli (via Neuweg, sog. „Rumpel“) dient. Eine verkehrsfreie Büchelstrasse ist somit aufgrund der Netzfunktion nicht möglich. Hingegen wäre im Extremfall ein Motofahrzeugverbot auf dem unteren Teil der Büchelstrasse (Busse gestattet) möglich. Dies würde den Verkehr im oberen Teil der Büchelstrasse auf ca. 15 - 20 % reduzieren (nur noch Verkehr via Rumpel ins Stedtli).

→ Verkehrsregime auf Wirkung prüfen

G. Info an Navigationshersteller

Das TBA hat die Navigationshersteller informiert, dass die Fahrzeuglenker via Kantinenweg zu führen sind.

→ keine weitere Massnahme

H. Busverkehr via Kantinenweg

Eine Busführung steht grundsätzlich nicht im Widerspruch zu einer Begegnungszone (siehe z. B. Poststrasse - Wasserturmplatz). Da auf der Büchelstrasse jedoch keine Haltestelle liegt, könnten die Buslinien 78, 80 und 83 auch via Kantinenweg - Nonnenbodenweg geführt werden (wie dies bereits während dem Bau des Büchelcenters der Fall war).

Die Abklärungen mit dem Kanton und mit der Autobus AG (AAGL) haben gezeigt, dass eine Verlegung der Buslinien in den Kantinenweg nicht zur Diskussion steht, da Fahrzeitauswertungen während der Bauzeit MANOR mit dieser Buslinienführung zeigen, dass dadurch für den öffentlichen Verkehr nicht tolerierbare Fahrzeitverlängerungen auftreten würden.

→ nicht weiterverfolgen

I. Geschwindigkeitskontrollen (evtl. Radarkasten)

Häufige Geschwindigkeitskontrollen bzw. im Extremfall ein auf gewisse Zeit fest installierter Radarkasten macht eine Route bei den Automobilisten unattraktiv und „unbeliebt“. Die Geschwindigkeit wird besser eingehalten.

→ Häufigere Geschwindigkeitskontrollen bzw. Installation eines Radarkastens prüfen.

J. Erfolgskontrolle/Weitere Zählung

Weitere Beobachtung der Verkehrsentwicklung auf der Büchelstrasse.

→ Zählung Frühjahr 2015 (nach Fertigstellung Stedtli-Passage).

Sicherheit MANOR-Platz

Im Bereich des MANOR-Vorplatzes sind schon verschiedentlich Bedenken bezüglich der Sicherheit der Fussgänger geäussert worden. Insbesondere Fussgänger auf der Achse Stedtli - Manor treten bei der Hausecke Büchelistrasse unvermittelt (ohne Sicht) auf die Fahrbahn der Büchelistrasse. Obwohl die durchschnittliche Geschwindigkeit der Fahrzeuge in der Regel akzeptabel ist, ist diese Situation gefährlich:

K. Aufstellraum

Am 26. September 2013 hat diesbezüglich eine Begehung des Bücheliplatzes stattgefunden. Die Anwesenden haben als Sofortmassnahme (bis zu einer definitiven Fertigstellung der Gestaltung des Bücheliplatzes nach den Umbauarbeiten auf den Parzellen 1445 und 1447) vorgeschlagen:

- 1-2 runde Betonsitzelemente an der Ecke zwecks Schaffung eines „Aufstellraumes“ (sog. „Auftrittsfläche“) für bessere Sichtverhältnisse.
 - Überprüfung der Beleuchtung.
- Diese Massnahmen sind aus verkehrstechnischer Sicht richtig (volumfängliche Unterstützung).
- Als Sofortmassnahme umsetzen.

L. Fussgängerstreifen

Es wäre auch denkbar, die Fussgängerquerung über die Büchelistrasse mit einem Fussgängerstreifen zu sichern. Dabei müsste jedoch die heutige Begegnungszone oberhalb dieser Querung zurückgenommen werden, da in Begegnungszonen keine FG-Streifen liegen können.

- Rechtlich aus Sicherheitsgründen nicht zulässig (wenn die Sichtverhältnisse nicht gegeben sind, darf auch kein FG-Streifen angebracht werden).
- Mit einem Zurücknehmen der Begegnungszone würde ein wesentlicher Schritt der Verkehrsberuhigung wieder rückgängig gemacht und eine falsches Zeichen gesetzt (wieder 50 km/h auf Büchelistrasse erlaubt), d. h. der Durchfluss für den MIV würde wieder verbessert.
- Nicht weiterverfolgen

M. Umgestaltung Anbau Büchelistrasse (Garage)

Der Anbau Büchelistrasse (Garage) steht in die Büchelistrasse vor und verdeckt die Sicht auf die Fussgänger aus der FG-Passage. Da dieser Anbau nur extensiv genutzt wird und zudem auffällig ist, ist darauf hinzuwirken, dass dieser Anbau abgebrochen und im Sinne einer attraktiven Gestaltung des Bücheliplatzes genutzt wird.

- Die Stadt Liestal könnte mit den Eigentümern Kontakt aufnehmen, um eine Neugestaltung des Anbaus anzustreben.

N. Bessere Verkehrsführung (Fahrbahn)

In einer Begegnungszone ist eine konsequente Trennung von Fussgängern und Motorfahrzeugverkehr nicht zwingend erforderlich. Eine gewisse Verkehrsführung für den Motorfahrzeugverkehr erleichtert jedoch beiden Verkehrsteilnehmern ein sinnvolles „Nebeneinander“. Eine sehr „dezent“ Verkehrsführung mit Hilfe von grossen „Metallnieten“ funktioniert heute sehr gut auf dem Wasserturmplatz sowie (leicht „ausgedünnt“) im obersten Abschnitt der Büchelistrasse.

- Mit zwei seitlichen Reihen von „Metallnieten“ könnte die „Fahrbahn“ angedeutet und der Verkehr auch im mittleren Abschnitt der Büchelistrasse (Bereich MANOR) besser geführt werden.
- Weiterverfolgen / mit Gestaltern prüfen.

Zusammenfassung/Empfehlung weiteres Vorgehen

Der Verkehr in der Büchelistrasse hat sich zwischen 2002 und 2014 um rund 2/3 reduziert. Es herrscht jedoch der Eindruck, dass es auf der Büchelistrasse immer noch zu viel Verkehr hat. Im Sinne einer Verkehrslenkung soll mit weiteren kleinen Schritten der Verkehr auf die Achse Kantinenweg - Nonnenbodenweg gelenkt werden. Im Weiteren besteht bei der Fussgänger-Querung des Bücheliplatzes ein Sicherheitsproblem (Sichtverhältnisse). Die bisher bereits ausgeführten und weiter zu verfolgenden Massnahmen können folgendermassen zusammengefasst werden:

Bereits ausgeführt (2008 - 2014)	• Talverkehr auf Achse Rosenstrasse gelenkt (seit 2008) • Verbindungsachse Kantinenweg - Nonnebodenweg fertiggestellt (seit 2008) • Begegnungszone auf Achse Poststrasse - Wasserturmplatz - Büchelistrasse realisiert (seit 2012) • Ausbau Knoten Rosenstrasse/Nonnenbodenweg mit LSA (seit 2012) • Inbetriebnahme MANOR, Bücheliparking ab Kantinenweg erschlossen (seit Frühjahr 2013) • Verkehrszählungen (Frühjahr 2013 und Frühjahr 2014) • C: Änderung Wegweisung am Knoten Kasernenstrasse/Kantinenweg (seit Herbst 2013) • E: Reduktion Grünzeit an der LSA Gestadeck (seit Herbst 2013) • G: Routen-Info an Navigationshersteller (seit Herbst 2013)
Sofortmassnahmen (2014)	• K: Aufstellraum Bücheliplatz schaffen mit 1-2 provisorischen runden Sitzelementen • N: Bessere Verkehrsführung Fahrbahn mit „Metallnieten“
Kurzfristige Massnahmen (2015)	• I: Geschwindigkeitskontrollen (ev. Radarkasten) • J: Erfolgskontrolle (weitere Zählungen durchführen Frühjahr 2015 nach Fertigstellung Passage) • F: Änderung Verkehrsregime Büchelistrasse prüfen • M: Umgestaltung Anbau Büchelistrasse (Kontakt Stadt Liestal → Eigentümer)
Mittelfristige Massnahmen (2016)	• D1: Fertigstellung FG-Passage mit Platzgestaltung Bücheliplatz (ab 2015) • D2: Ausdehnung Begegnungszone auf den unteren Teil der Büchelistrasse im Zusammenhang mit QP Ziegelhof
Nicht weiterverfolgen	• A: Änderung Vortrittsverhältnisse Knoten Burgstrasse/Kaserne-strasse • B: Ummarkierung Knoten Kasernenstrasse/Kantinenweg • H: Busverkehr via Kantinenweg • L: Fussgängerstreifen Kantinenweg

Empfehlung:

E5: Die oben beschriebenen Sofort-, kurzfristigen und mittelfristigen Massnahmen sind umzusetzen. Wir sind überzeugt, dass damit die Routenwahl mit kleinen Schritten weiter beeinflusst und die Belastung der Büchelistrasse weiter reduziert werden kann, sodass auch dieser Schritt des Verkehrskonzeptes Liestal erfolgreich umgesetzt werden kann.

5.2.5 MIV-Erschliessung QP-Gebiete

In der Stadt Liestal sind zurzeit diverse QP's in Erarbeitung, welche gemäss Entwicklungs- und Finanzplan 2014 – 2018 den folgenden Planungsstand haben:

Name QP	Nutzungsform	Status Planung	Vorlage an ER	Bezugsjahr	Anzahl Wohnungen
Burghalde	Wohnungen	in Planung	2013	2015	11
Altbrunnen	Wohnungen	in Planung	2013	2016	46
Benzbur	Gewerbe, Geschäfte, Wohnungen	in Planung	2014	2016	60
Cheddite	Geschäfte, Wohnungen	in Planung	2014	2017	50
Weierweg	Dienstleistung, Wohnungen	bei Kanton	2013	2016	90
Florhof	Geschäft, Wohnungen	bei Kanton	2011	2015	40
Ziegelhof	Dienstleistung, Wohnungen, Läden	in Planung	2012	2016	10
Grienmatt	Wohnungen	in Planung	2013	2015/2025	39
Gstadig	Dienstleistung, Wohnungen, Läden	in Planung	2013	2015	27
Konrad Peter	Dienstleistung, Wohnungen	in Planung	2014	2016	90
Heidenweid	Wohnungen	in Planung	2013	2016	60
Rebgarten	eventuell Pflegewohnungen	genehmigt	–	unklar	64
Ob. Brunnmatt	altersgerechte Wohnungen	in Planung	2014	2016	18
Mühlematt (EBL)	Parkhaus	In Planung	2012	noch offen	0
Burgunderpark	Wohnungen	genehmigt	–	2014/2015/2016	48
Bodenacker	Wohnungen	in Planung	2015	2019	70
Bahnhofareal	Dienstleistung, Verkauf, Kant. Verwaltung	in Planung	2015	2020	0
					723

Tab.: Quartierpläne Liestal (Quelle: Entwicklungs- und Finanzplan 2014-2018)

Insbesondere im nördlichen Zentrum von Liestal sind verschiedene Quartierpläne in Arbeit. Ziel von Stadt und Kanton ist es, im Rahmen dieser Planungen zusammen mit den privaten Bauherren hochwertige Zentrums- und Wohnnutzungen in ausgezeichnet erschlossener Lage zu realisieren.

Empfehlung:

E6: Die MIV-Erschliessung der QP's **Zentrum Nord** ist wie vorgesehen im Rahmen des Projektes Strassennetz Zentrum Nord Liestal zu berücksichtigen und umzusetzen (siehe Kap. 5.2.3).

E7: Die Erschliessung der QP's im **Gebiet Heidenloch/Cheddite** hat sich infolge der Streichung des Ausbaus des H2-Anschlusses Liestal Süd (siehe Kap. 5.2.1) erschwert und kann weiterhin nur über die Heidenlochstrasse abgewickelt werden. Die Heidenlochstrasse soll an der Grenze zu Lausen weiterhin nicht geöffnet werden. Eine Verbesserung der Erschliessung dieses Gebietes soll als Folge der Streichung des Ausbaus des Anschlusses Liestal Süd geprüft werden (siehe auch E2).

E8: Die Erschliessung der QP-Gebiete im **Bereich des Bahnhofes** (Bahnhofsareal SBB, Postareal) ist zusammen mit den QP-Trägern sorgfältig zu planen.

5.2.6 Interpellation: Aktuelle Verkehrssituation in Liestal (ER 2012/20)

Die Interpellation nimmt Bezug auf das Verkehrskonzept 2005, dessen Umsetzungsstand und die veränderten Rahmenbedingungen. Es werden folgende Fragen gestellt:

- Kann das Verkehrskonzept umgesetzt werden? Müsste es allenfalls angepasst werden?
- Ist der Stadtrat bereit, den Gegenverkehr auf dem Wasserturmplatz aufzuheben?
- Ist der Stadtrat bereit, den Verkehrsstrom von der Seltisbergerstr./Burgstrasse her wie vorgesehen über den Kantinenweg/Nonnenboden zu kanalisieren (Linksabbiegeverbot)?
- Soll die Büchelstrasse eine Durchgangsstrasse bleiben?
- Mit welchen Massnahmen kann der Törlplatz möglichst schnell entlastet werden?

Umsetzung Verkehrskonzept:

Das Verkehrskonzept 2005 wurde bereits weitgehend umgesetzt und Teile des Stedtlis vom Durchgangsverkehr entlastet (siehe Kap. 4.2.2). Noch ausstehend ist insbesondere die Erneuerung der H2 Umfahrung Liestal (HUL) durch den Kanton. Neue Randbedingungen ergeben sich durch die Zurückstellung des H2-Anschlusses Zentrum und den Verzicht auf den Ausbau des H2-Anschlusses Süd (Altmarkt) (siehe Kap. 5.2.1).

Empfehlung:

E9: Das Verkehrskonzept konnte weitgehend erfolgreich umgesetzt werden und bedarf somit keiner grundlegenden Anpassung. Eine Zwischenbilanz wird mit dem vorliegenden Bericht gezogen. Eine neue Ausgangslage besteht bezüglich des Verzichts auf den Ausbau des H2-Anschlusses Liestal Süd und die zeitliche Verzögerung des Anschlusses Zentrum. Die entsprechenden Folgen sollen im Rahmen eines gesamtheitlichen Verkehrskonzeptes aufgezeigt werden (siehe E2).

Gegenverkehr Wasserturmplatz:

Der Gegenverkehr auf dem Wasserturmplatz wurde erst vor einigen Jahren eingeführt und dient der Erschliessung des Bereichs Fischmarkt – Mühlegasse vom Osten her. Bei einer Aufhebung des Gegenverkehrs auf dem Wasserturmplatz (violett) müsste die Zufahrt ins Stedtl über den Neuweg von Norden oder über die Seestrasse bzw. Poststrasse von Westen her erfolgen, was Umwegfahrten und Mehrbelastungen zur Folge hätte (rot).

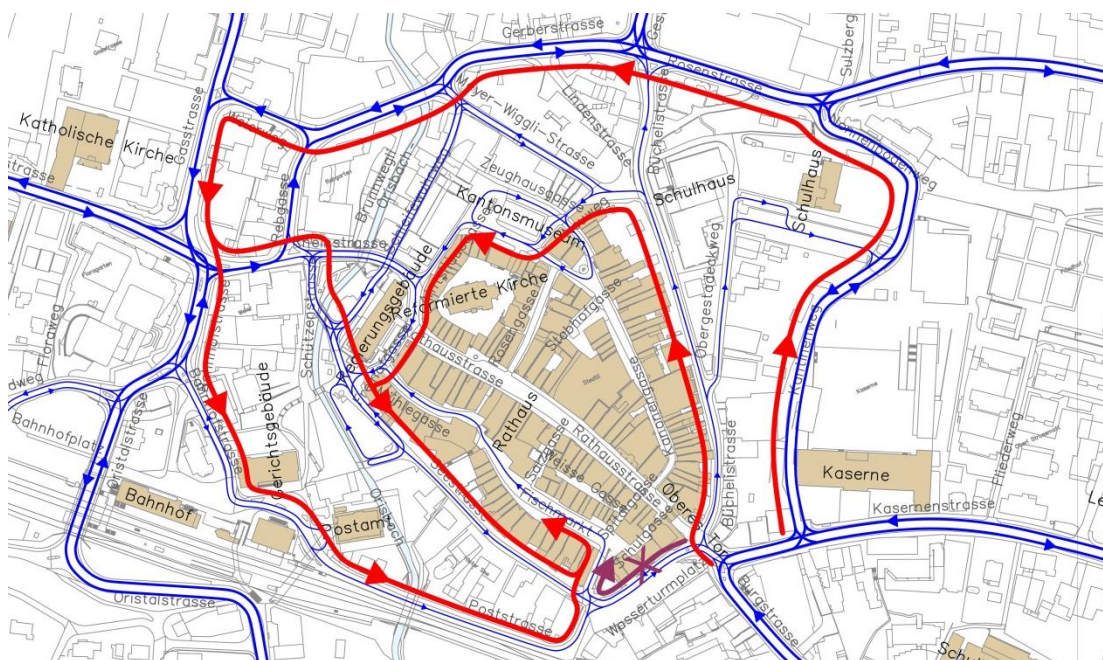


Abb.: Umwegfahrten (rot) bei Aufhebung des Gegenverkehrs auf dem Wasserturmplatz (violett)

Empfehlung:

E10: Eine Aufhebung des Gegenverkehrs auf dem Wasserturmplatz würde eine harte Massnahme und eine Verschlechterung der Erreichbarkeit des Stedtlis darstellen. Anstelle einer Aufhebung des Gegenverkehrs sollte vielmehr mit weichen Massnahmen eine Reduktion der Verkehrsmenge angestrebt werden, indem die Parkplätze im Bereich Fischmarkt – Mühlegasse bzw. im gesamten Stedtlbereich stärker bewirtschaftet und/oder reduziert werden (siehe auch Kap. 5.5.1).

Verkehrslenkung Knoten Burgstrasse/Kasernenstrasse:

Es wurden bereits mehrere Massnahmen umgesetzt, um den Verkehr über den Kantinenweg/Nonnenbodenweg statt durch die Büchelistrasse zu lenken (Ausbau Kantinenweg/Nonnenbodenweg, Begegnungszone Büchelistrasse, Wegweisung Knoten Kasernenstrasse/Kantinenweg, Verkürzung Grünzeit für Büchelistrasse an LSA Gestadeck auf ein Minimum; siehe Kap. 5.2.4). Eine Änderung des Vortrittsregimes am Knoten Burgstrasse/Kasernenstrasse musste vom Kanton aus verschiedenen Gründen verworfen werden (abknickende Hauptstrasse, fehlende Sichtweiten, Behinderung Busse). Die Wirkung der getroffenen Massnahmen wird weiterhin überprüft.

Empfehlung:

E11: Ein Linksabbiegeverbot (ausgenommen Bus) aus der Burgstrasse würde ebenfalls eine harte Massnahme darstellen und sowohl die heutige Zufahrt via Wasserturmplatz zum Fischmarkt als auch die Zufahrt via Neuweg ins Stedtli unterbinden. Eine derartige Verschlechterung der Erreichbarkeit des Stedtlis wird nicht empfohlen.

Durchfahrtsverbot Büchelistrasse:

Die Büchelistrasse ist heute nicht mehr eine Strasse für den Durchgangsverkehr, wurde die Belastung doch zwischen 2002 und 2014 um rund 2/3 gesenkt. Sie ist jedoch (als Begegnungszone) heute immer noch durchgehend befahrbar. Ein Motofahrzeugverbot auf dem unteren Teil der Büchelistrasse (Busse gestattet) wäre grundsätzlich möglich (siehe Kap. 5.2.4). Dies würde den Verkehr im oberen Teil der Büchelistrasse auf ca. 15-20 % reduzieren (nur noch Verkehr via Rumpel ins Stedtli).

Empfehlung:

E12: Ein Durchfahrtsverbot auf dem unteren Teil der Büchelistrasse soll als kurzfristige Massnahme geprüft werden (siehe E5 Massnahme F)

Entlastung Törliplatz:

Eine Entlastung des Törliplatzes kann mit denselben Massnahmen wie für die Büchelistrasse erfolgen, aber auch durch eine stärkere Bewirtschaftung und/oder teilweise Aufhebung der Parkplätze im Stedtlbereich.

Siehe Empfehlungen oben.

5.2.7 Postulat: Verkehrsführung Poststrasse / Törlplatz / Kantinenweg (ER 2013/75)

Das Postulat bezeichnet die Verkehrssituation im Bereich Poststrasse/Törlplatz/Kantinenweg als unbefriedigend und vom ursprünglichen Verkehrskonzept abweichend. Insbesondere wird auf folgende Massnahmen hingewiesen, deren Umsetzung geprüft werden soll:

- Ablenkung des von Lausen her talwärts fahrenden Verkehrs Richtung Rosenstrasse schon bei der Gitterlikreuzung.
- Dito an der Kreuzung vor der Kaserne in Richtung Kantinenweg
- Bevorzugung des talwärts fahrenden Verkehrs an der Ampel Einmündung Nonnebodenweg gegenüber der Einmündung Büchelistrasse
- Einführung der Vorschrift „Zubringerdienst gestattet“ an der Poststrasse auf der Höhe der Parkplätze der Post.
- Fahrverbot auf der Büchelistrasse talwärts für Pivalfahrzeuge

Ablenkung bei der Gitterlikreuzung:

Die Verkehrsführung via Militärstrasse wurde durch die Anpassung der vortrittsberechtigten Hauptbeziehung bereits realisiert.

Die Verlegung des Querversatzes Kasernenstrasse/Rosenstrasse von der Militärstrasse in die Kasinostrasse wird in Zusammenarbeit mit dem Kanton vertieft geprüft (insbesondere Tauglichkeit als Ausnahmetransportroute).

Vortrittsregime am Knoten Kasernenstrasse/Kantinenweg:

Eine Änderung des Vortrittsregimes am Knoten Kasernenstrasse/Kantinenweg zur Lenkung des Verkehrs von Osten in den Kantinenweg wurde bereits früher geprüft. Dieses Verkehrsregime würde nicht dem Verlauf der Kantonsstrasse entsprechen und zudem den Busverkehr Altmarkt – Törl benachteiligen (siehe auch Kap. 5.2.4, Massnahme B)

Empfehlung:

E13: Nicht weiterverfolgen.

Ampelsteuerung Nonnenbodenweg und Büchelistrasse:

Die Grünzeit der Büchelistrasse an der LSA Gestadeck wurde im Herbst 2013 auf ein Minimum (4 Sekunden = ca. 2-3 Fahrzeuge pro Umlauf) reduziert.

Massnahme bereits umgesetzt.

Fahrverbot mit „Zubringerdienst gestattet“ in der Poststrasse:

Ein Fahrverbot (Zubringerdienst gestattet) in der Poststrasse wurde bislang nicht umgesetzt, um die Zufahrt zu den dortigen Geschäften weiterhin gewährleisten zu können und ein flexibles Netz mit mehreren Routen anbieten zu können. Zudem würde sich der Verkehr der Poststrasse weitgehend auf die Seestrasse verlagern, was nicht erwünscht ist.

Empfehlung:

E14: Eine harte Sperrung der Poststrasse wird nicht empfohlen.

Fahrverbot Büchelistrasse für MIV:

Eine verkehrsfreie Büchelistrasse ist aufgrund der Netzfunktion (Zufahrt zum Stedtl via Rumpel) nicht möglich. Ein Motofahrzeugverbot auf dem unteren Teil der Büchelistrasse (Busse gestattet) wäre jedoch möglich und soll geprüft werden (siehe Kap. 5.2.4). Dies würde den Verkehr im oberen Teil der Büchelistrasse auf ca. 15-20 % reduzieren.

Siehe E12.

5.2.8 Postulat: Befreiung des Bücheliplatzes vom Durchgangsverkehr (ER 2013/83)

Das Postulat fordert die Prüfung, inwiefern der Bücheliplatz vom Durchgangsverkehr befreit werden kann, welcher nach Ansicht der Postulanten verhindert, dass der Platz sein Potential entfalten kann. Folgende Vorgaben sollen dabei beachtet werden:

- Die Zufahrt zu den Geschäften und Wohnräumen in der Büchelistrasse sowie zur Altstadt (via Neuweg – Rumpel) muss sichergestellt sein.
- Die Buslinien sollen möglichst über den Kantinenweg/Nonnenbodenweg verkehren.
- Der Bauernmarkt sollte einen Standort auf dem Bücheliplatz erhalten können.
- Es werden Begleitmassnahmen getroffen, welche den Verkehrsfluss über den Kantinenweg/Nonnenbodenweg begünstigen (insbesondere klare Signalisation/Bodenmarkierungen im Bereich Burgstrasse/Kasernenstrasse, Abstimmung der Lichtsignalanlagen Büchelistrasse/Nonnenbodenweg).

Die Massnahmen zur Entlastung der Büchelistrasse sind eingehend untersucht und dargestellt worden (siehe Kap. 5.2.4). In der Empfehlung E5 sind Sofort-, kurzfristige und mittelfristige Massnahmen definiert. Die Führung der Buslinien über den Kantinenweg wird nicht empfohlen (siehe E16).

5.2.10 Interpellation: „Rückbau“ der Rheinstrasse (ER 2013/43)

Die Interpellation stellt betreffend dem vom kantonalen Tiefbauamt neu erarbeiteten Konzept „Ertüchtigung der Rheinstrasse“, welches vom 2006 beschlossenen Rückbaukonzept in mehreren Punkten abweicht, folgende Fragen:

- [1] Welche Bedeutung misst der Stadtrat dem Rückbau der Rheinstrasse für die Stadt Liestal bei?
- [2] Welche Haltung vertritt der Stadtrat zum nun vorgeschlagenen Konzept?
- [3] Ist sich der Stadtrat bewusst, dass das vorgeschlagene Konzept Mehrverkehr auf die Rheinstrasse bringen wird?
- [4] Wie beurteilt der Stadtrat die lückenhafte Führung der Velospuren im Bereich der Stadt Liestal?
- [5] Inwiefern ist die Stadt in die Planung involviert bzw. im Gespräch? Insbesondere auch betreffend der Gestaltung Abschnitt Kantonalbankkreuzung bis Kreisel Schild?
- [6] Der Forderung nach einer sicheren, direkten und attraktiven Veloverbindung zwischen Liestal, Frenkendorf/Füllinsdorf (und Pratteln/Augst) wird mit der geplanten Rheinstrasse nicht entsprochen. Inwiefern kann und will sich der Stadtrat für dieses Anliegen einsetzen?
- [7] Inwiefern vertritt der Stadtrat beim Kanton die Interessen der AnwohnerInnen, der FussgängerInnen und der Langsamverkehrsteilnehmenden, welchen im Abstimmungskampf durch den Rückbau der Rheinstrasse eine deutliche Attraktivitätssteigerung in Aussicht gestellt wurde?
- [8] Ist der Stadtrat in dieser Frage im Austausch mit den angrenzenden Gemeinden?
- [9] Wie kann sich der Stadtrat beim Kanton einbringen, damit mit geeigneten flankierenden Massnahmen und zum Zeitpunkt der Eröffnung der H2 eine Umlenkung des Verkehrs auf die Umfahrungsstrasse gewährleistet werden kann?

Rückbau Rheinstrasse:

Gemäss der Antwort des Stadtrats wird dem Rückbau der Rheinstrasse auf dem Gemeindegebiet von Liestal eine grosse Bedeutung zugemessen. Insbesondere das Radackerquartier würde davon bezüglich Erreichbarkeit und Wohnqualität profitieren. Dem Langsamverkehr soll grosse Aufmerksamkeit geschenkt werden (angestrebt werden durchgehende Radstreifen). Das vorliegende Konzept erfüllt gemäss Stadtrat diese Anforderungen nur teilweise und muss deshalb noch verbessert werden.

5.2.11 Postulat: Sichere Ausfahrt für unser Oskar Bieder-Quartier (ER 2013/51)

Das Postulat fordert eine Überprüfung der Sicherheit an der Einmündung der Ramlinsburgerstrasse in die Waldenburgerstrasse. Gemäss dem Postulanten kommt es am Knoten zu langen Wartezeiten und dadurch zu gefährlichen Einbiegemanövern durch ungeduldige Verkehrsteilnehmer.

Knoten Ramlinsburgerstrasse/Waldenburgerstrasse:

Gemäss dem Bericht des Stadtrats zum Postulat 2013/51 welcher auf einer Stellungnahme der zuständigen kantonalen Fachstellen beruht, verfügt der Knoten Ramlinsburgerstrasse/Waldenburgerstrasse über gute Sichtverhältnisse. Aufgrund der gemessenen Wartezeiten ergibt sich eine sehr gute (Morgenspitze) bzw. gute (Abendspitze) Verkehrsqualität. In den letzten 5 Jahren ereignete sich am Knoten lediglich ein Unfall mit einem einbiegenden Personenwagen. Zusammenfassend wird die Situation als nicht gefährlich resp. ausreichend leistungsfähig beurteilt, und es wird kein Handlungsbedarf ausgemacht. Der Stadtrat verzichtet deshalb auf weitere Abklärungen und Massnahmen.

5.3 Öffentlicher Verkehr

5.3.1 Anpassungen Busliniennetz

Ausgangslage

Das Liestaler Busliniennetz zeichnet sich im Bereich Wasserturmplatz/Büchelstrasse durch folgende Eigenheiten aus:

- Die drei ab Bahnhof Liestal über die Büchelstrasse wegfahrenden Buslinien 78, 80 und 83 fahren auf dem Rückweg zum Bahnhof **nicht die gleiche Route**, was im öV nicht üblich ist (Rückweg über Kantonalbank-Knoten). Die Haltestelle Wasserturmplatz wird daher von den Linien 80 und 83 nur in einer Richtung bedient.
- Mit den Linien 70, 71, 72, 76, 78, 80 und 83 fahren vom Bahnhof kommend 7 Linien über den **Wasserturmplatz**. Da diese Haltestelle nur für 1 Gelenkbus ausgelegt ist (behelfsmässig halten auch 2 Normalbusse), gibt es jeweils zur vollen und zur halben Stunde Engpässe und Stau (pulkartige Abfahrt an Bahnhof, da alle Linien die gleichen Züge abnehmen; zum Teil zusätzliche Schülerkurse).
- Die **Büchelstrasse** soll vom Verkehr entlastet werden (siehe Kap. 5.2.4).

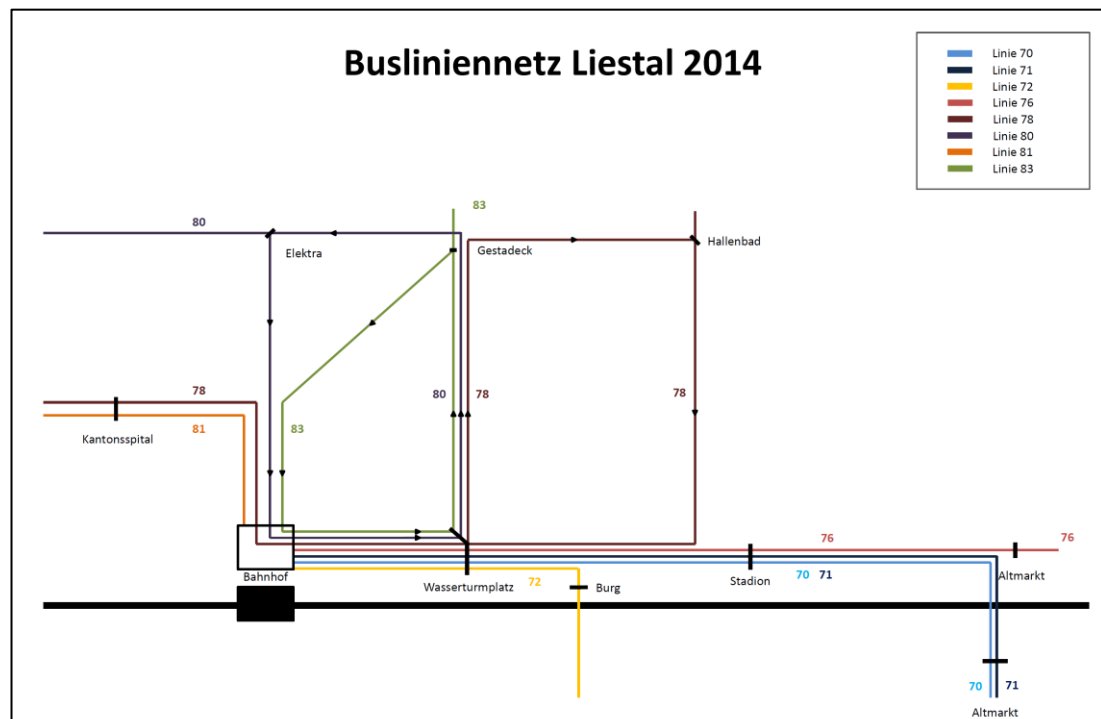


Abb.: Busliniennetz Liestal 2014

Gegenüber dem heutigen Zustand ergeben sich verschiedene **Veränderungsmöglichkeiten** bezüglich der Buslinienführung:

- Mit dem Ausbau als Kantonsstrasse im Rahmen des Projektes „Strassennetz Zentrum Nord“ werden **neue Linienführungen** (z. B. Linie 80 Richtung Basel via Gerbergasse - Weierweg - Gasstrasse oder vom Bahnhof via Kantonalbankknoten - Rebgrasse - Weierweg - Gasstrasse) und evtl. auch **neue Haltestellenstandorte** möglich (z.B. Verschiebung der Haltestelle Elektra in die Gasstrasse).
- Zudem stellt sich die Frage, ob alle Buslinien weiterhin über den **Wasserturmplatz** (grosses Fahrgastaufkommen) fahren sollen.

- In der **Büchelistrasse** (Begegnungszone) gibt es gewisse Probleme (FG-Querung bei MANOR), und der Verkehr soll reduziert werden. U.a. wurde auch eine Verlegung der Buslinienführung in den Kantinenweg gefordert.
- Es stellt sich die Frage, ob im Bereich der intensiveren Nutzung durch die diversen QP's (Raum Gerbergasse/Weierweg) eine **neue Haltestelle** hinzukommt.

Obige Veränderungsmöglichkeiten sind im Rahmen des Projektes „Strassennetz Zentrum Nord“ von einer Arbeitsgruppe mit Vertretern von Stadt Liestal, TBA M-öV und AAGL geprüft worden. Die Ergebnisse der Überprüfung werden in den folgenden Abschnitten dargestellt.

Fahrzeitvergleich Büchelistrasse/Kantinenweg

In der Stadt Liestal besteht starker politischer Druck bezüglich einer **Entlastung der Büchelistrasse**. Es handelt sich v.a. um ein Sicherheitsproblem in der Begegnungszone, insbesondere bei der Querung von der neuen Passage zum Bücheli-Center. Mit dem Ausbau der Passage dürften die querenden FG-Ströme noch zunehmen. Im Fokus steht vor allem der motorisierte Individualverkehr, wobei auch eine Verlegung des Busverkehrs zu prüfen ist.

Während der **Bauarbeiten** des neuen **MANOR-Gebäudes** war die Büchelistrasse während rund 4 Monaten gesperrt. Die Buslinien 80 und 83 verkehrten während dieser Zeit (04.06.2012 - 28.09.2012) über den Kantinenweg/Nonnenbodenweg.

Zum Vergleich wurde die Fahrzeit dieser Periode mit der **Fahrzeit** der anschliessenden Periode (01.10.2012 - 07.12.2012 mit normaler Linienführung über die Büchelistrasse) von der Autobus AG (AAGL) ausgewertet. Im Mittel über alle Kurse ergaben sich für die beiden Linien und die beiden Routen die folgenden durchschnittlichen Fahrzeiten:

	Durchschnittliche Fahrzeit in Sekunden		
	via Kantinenweg	via Bücheli-strasse	Differenz
Linie 80 (Wasserturmplatz - Elektra)	178 Sek.	132 Sek.	46 Sek.
Linie 83 (Wasserturmplatz - Gestadeck)	118 Sek.	89 Sek.	29 Sek.

Tab.: Vergleich der durchschnittlichen Fahrzeit über die 2 Routen

Die beiden Messungen sind evtl. nicht vollumfänglich miteinander vergleichbar (z.B. Kantinenweg inkl. Sommerferien, dafür keine Busbevorzugung an der LSA Nonnenbodenweg), das **Ergebnis** ist jedoch **eindeutig**:

- Eine Verlängerung der **Fahrzeit** für alle Fahrgäste um 29 Sek. (Linie 83) bzw. 46 Sek. (Linie 80) ohne entsprechenden Nutzen für die Fahrgäste (keine zusätzliche Haltestelle) ist aus Sicht Attraktivität öV nicht akzeptabel.
- Insgesamt wäre eine Verlegung der Buslinien **nicht verhältnismässig**, da es sich lediglich um 3 - 5 Kurse pro Stunde handelt (Entlastung Büchelistrasse wäre gering).

Empfehlung:

E16: Der Kantinenweg/Nonnenbodenweg ist für die Buslinien 80 und 83 keine Alternative zur Büchelistrasse. Die Buslinien sollen nicht verlegt werden.

Mögliche Veränderung L78 via Kasernenstrasse – Militärstrasse

Die Linie 78 könnte via **Kasernestrasse – Militärstrasse** zur Haltestelle Hallenbad geführt werden. Diese Route dürfte etwa gleich lang sein wie die heutige Route via Büchelstrasse – Rosenstrasse.

Das TBA BL stimmt dieser Linienführung jedoch erst zu, wenn Sicherheit besteht, dass diese Linienführung beim **Knoten Gitterli** funktioniert (heute Linksabbiegen ohne Vortritt beim Gitterli) bzw. dass dieser Knoten mit einer **Voll-LSA** geregelt wird (heute lediglich geregelter FG-Übergang). Von einer Vollsteuerung könnten auch die Linien 76 (via Altmarkt nach Lausen) und 70 (Reigoldswil) profitieren (richtungsgetrennte Anmeldung erforderlich). Es stellt sich jedoch die Frage, wer Auslöser dieser Massnahme wäre (Kostenträger):

- Der Wunsch der **Stadt** nach weniger Verkehr in der Büchelstrasse betrifft v. a. den Autoverkehr. Der Leidensdruck bezüglich Busverkehrs ist nicht so gross (2 Busse mehr oder weniger sind nicht entscheidend beim „gefühlten“ Sicherheitsproblem).
- Für die **AAGL** und das **TBA** ist die heutige Linienführung via Büchelstrasse genügend, es gibt keine Dringlichkeit für eine Verlegung. Zudem steht zur Diskussion, anstelle der Militärstrasse die Kasinostrasse durch den Kanton zu übernehmen und zur Querachse auszubauen.

Empfehlung:

E17: Eine Änderung der Linienführung der Linie 78 mit einem kurzfristigen Ausbau der LSA Gitterli macht zum jetzigen Zeitpunkt keinen Sinn.

Mögliche Veränderung L80 in beiden Richtungen über Kantonalbank-Knoten

Die Linienführung der **Linie 80** ist „historisch“ gewachsen. Das Rechtsabbiegen ist heute für Gelenkbusse am Knoten Weierweg/Gasstrasse nicht möglich, sodass mit der Bedienung des Fraumattquartiers eine Linienführung via Wasserturmplatz - Büchelstrasse - Erzenbergstrasse eingeführt wurde. Für die Linie 80 wäre mittelfristig (nach Realisierung des Strassennetzes Zentrum Nord mit einem ausgebauten Rechtsabbieger Weierweg - Gasstrasse) eine Linienführung Richtung Basel über den Kantonalbank-Knoten denkbar. Diese Veränderung wird folgendermassen beurteilt (- = Nachteile, + = Vorteile):

- Schlechtere Erschliessung aus dem östlichen Stedtl/MANOR (Wo würden die heutigen 177 Einsteiger bei der Haltestelle Wasserturmplatz künftig einsteigen?).
- + Linie 80 würde in beiden Richtungen auf der gleichen Route fahren (bessere Orientierung).
- + Linie 80 würde ab Bhf. Liestal in Richtung der Fahrtziele Fraumatt/Basel wegfahren (bessere Orientierung).
- + Kürzere Fahrzeit für Fahrgäste ab Bhf. Liestal in Richtung Fraumatt/Basel.
- + Saubere Anordnung der Haltestelle Elektra (in beiden Richtungen) in der Gasstrasse möglich.
- + Entlastung Haltestelle Wasserturmplatz (weniger Eigenbehinderungen) und der Büchelstrasse um 2 Gelenkbusse pro Stunde (ganzer Tag 30'-Takt).

Empfehlung:

E18: Eine Änderung der Linienführung der Linie 80 ist mittelfristig (nach Ausbau Strassennetz Zentrum Nord) anzustreben.

Mögliche Veränderung L83 in beiden Richtungen über Kantonalbank-Knoten

Eine Linienführung der **Linie 83** in beiden Richtungen über den Kantonalbank-Knoten und die Gerberstrasse wird folgendermassen beurteilt (- = Nachteile, + = Vorteile):

- Schlechtere Erschliessung aus dem östlichen Steddtli/MANOR (Wo würden die heutigen 148 Einsteiger bei der Haltestelle Wasserturmplatz künftig einsteigen?).
 - Ein grosser Teil der heutigen Einsteiger am Wasserturmplatz sind Schüler aus dem Burgschulhaus, welche insbesondere auch über den Mittag (zusätzliche Beiwagen/Schülerkurse) schnell nach Hause müssen.
 - Schlechtere Erschliessung MANOR Richtung Arisdorf.
 - Achse Poststrasse/Büchelstrasse ist heute konfliktfreier als Kantonalbank-Knoten - Rebgrasse - Gerberstrasse.
 - Linksabbieger von der Gerberstrasse nach Gestadeckplatz/Arisdorf aus geometrischen Gründen kritisch, da heute und voraussichtlich auch künftig (zu) schmale Vortortierspur.
- +/- Entlastung der Haltestelle Wasserturmplatz (weniger Eigenbehinderungen) und der Büchelstrasse, tagsüber allerdings lediglich um 1 Normalbus.
- +/- Keine Fahrzeiteinsparung

Empfehlung:

E19: Es ist vorderhand nicht geplant, die die Linie 83 zu verändern. Sie könnte evtl. auch später noch über die Gerberstrasse geführt werden.

Zusammenfassung/Fazit Busliniennetz

Gegenüber dem heutigen Zustand zeichnen sich folgende **Veränderungen** von Buslinienführungen ab:

- Die **Buslinie 78** (nach Hallenbad - Lausen Stutz) könnte via Kasernenstrasse - Militärstrasse geführt werden. Dazu müsste die heutige FG-Anlage beim Gitterli zu einer Vollknotensteuerung ausgebaut werden, wozu jedoch weder aus Sicht Kanton (es ist vorgesehen, dass der Kanton die Kasinostrasse und nicht die Militärstrasse übernimmt) noch aus Sicht Stadt Liestal Handlungsdruck besteht.
- Die **Buslinie 80** (nach Fraumatt - Basel) wird nach Realisierung des Strassennetzes Zentrum Nord (insbesondere nach Ausbau der Rechtsabbiegebeziehung Weierweg - Gastrasse) in beiden Richtungen über den Kantonalbankknoten/Gastrasse verkehren.
- Die **Buslinie 83** könnte auch in Fahrtrichtung Arisdorf (wie auf dem Rückweg) via Kantonalbankknoten - Gerberstrasse geführt werden. Dagegen sprechen jedoch das grosse Fahrgastaufkommen bei der heutigen Haltestelle Wasserturmplatz (v.a. auch Schüler) sowie die mangelhafte Linksabbiegerspur von der Gerberstrasse auf die Gestadeckbrücke.

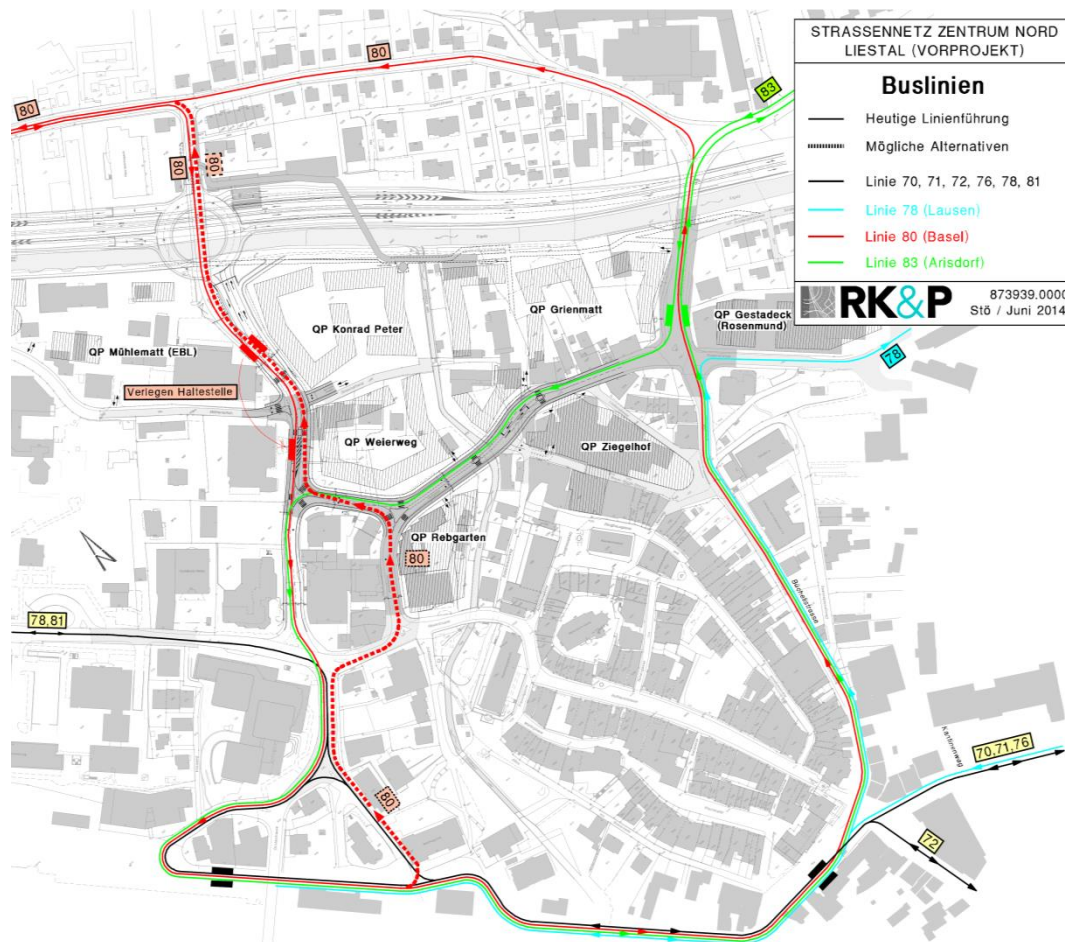


Abb.: Vorgeschlagenes künftiges Busnetz mit einer Änderung der Linienführung der Buslinie 80

Empfehlung:

E20: Als einzige Veränderung am Busliniennetz zeichnet sich mittelfristig eine neue Linienführung der Linie 80 Richtung Basel über den Kantonalbankknoten – Gasstrasse ab.

5.3.2 ÖV-Erschliessung QP-Gebiete

Bezüglich der Erschliessung der QP's im Bereich **Zentrum Nord** stellt sich die Frage, ob diese mit den heutigen Haltestellen abgedeckt sind oder ob zusätzliche Haltestellen erforderlich sind. Eine neue/zusätzliche Haltestelle auf der Gerberstrasse (Bereich QP Rebgarten) wäre mit ausgebautem Strassennetz Zentrum Liestal Nord und einer Veränderung der Linienführung der Buslinie 83 (siehe Kap. 5.3.1) denkbar. Eine zusätzliche Haltestelle ist jedoch nicht zwingend erforderlich (kurzer Abstand zu Haltestelle Gestadeck, siehe Abb. auf der vorangehenden Seite).

Das Gebiet des QP **Cheddite** wird heute nur mangelhaft durch die bestehenden Bushaltestellen erschlossen. Zwischen den beiden Haltestellen Heidenloch und Kirchstrasse der Linie 78, welche direkt am QP-Areal vorbeiführt, liegt eine Distanz von über 1'000m. Dadurch liegt das QP-Gebiet dazwischen ausserhalb des Einzugsradius von 350m. Des Weiteren sind die Haltestellen Altmarkt und Ronda der Linie 76 wegen der H2 und der Ergolz nur auf Umwegen erreichbar. Mit einer zusätzlichen Haltestelle der Linie 78 zwischen dem Knoten Heidenlochstrasse/Grammetstrasse und der Gemeindegrenze könnte die ÖV-Erschliessung der Quartierpläne im Gebiet Heidenloch deutlich verbessert werden. Im Bauprojekt zum Ausbau der Heidenlochstrasse wird die Möglichkeit bereits berücksichtigt, eine solche Haltestelle im Zuge der Realisierung des QP Cheddite einzurichten.

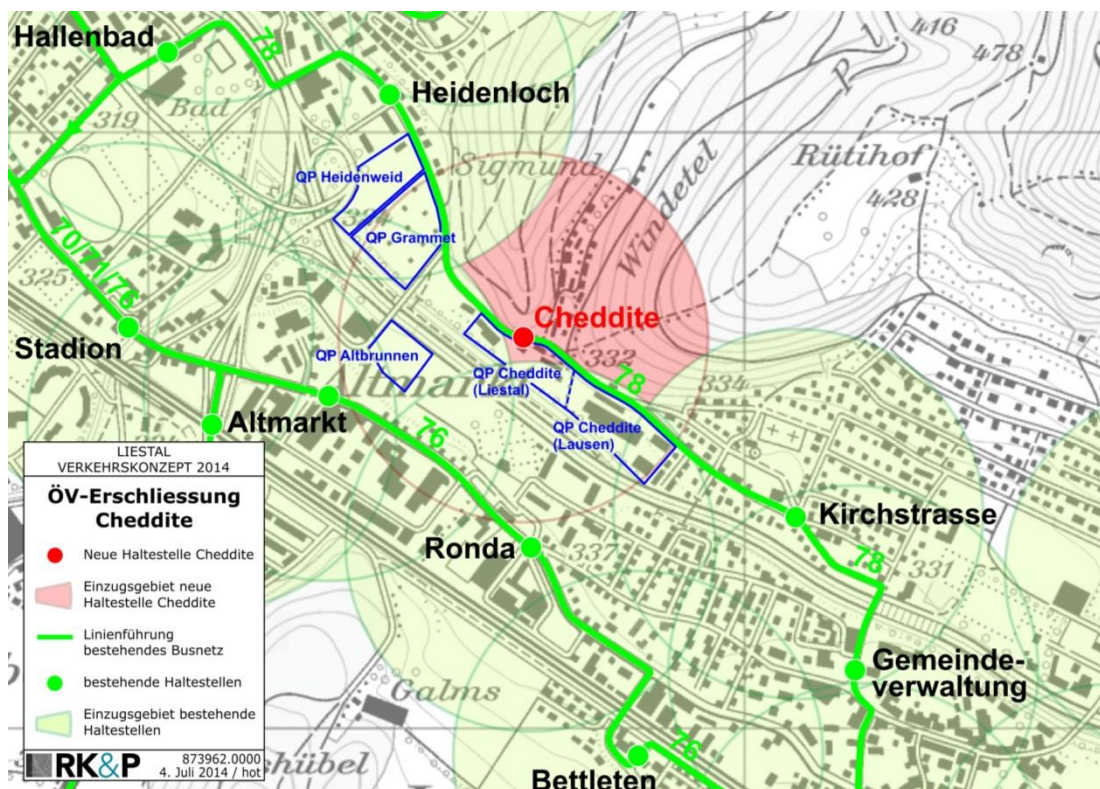


Abb.: ÖV-Erschliessung der QP-Areale im Gebiet Heidenloch mit neuer Haltestelle Cheddite

Empfehlung:

- E21:** Die Neuüberbauungen **Zentrum-Nord** sind mit der verlegten/optimierten Haltestelle Elektra (Linie 80, westlich Orisbach) und Gestadeck (Linien 80/83, östlich Orisbach) abgedeckt.
- E22:** Mit einer neuen Bushaltestelle der Linie 78 zwischen dem Knoten Heidenlochstrasse/Grammetstrasse und der Gemeindegrenze soll im Zuge der Realisierung des QP **Cheddite** die heute teilweise mangelhafte ÖV-Erschliessung der umliegenden QP-Gebiete deutlich verbessert werden.

5.3.3 Wasserturmplatz

Wie in Kapitel 5.3.1 gezeigt, fahren heute die meisten Linien über den Wasserturmplatz, was zu einer starken Konzentration führt:

- Die **Infrastruktur** (Haltestellenlänge und -breite) ist für die heutige Anzahl Busse und Anzahl Fahrgäste völlig ungenügend.
- Dies akzentuiert sich am stärksten über die Mittagszeit mit starkem **Schülerverkehr** (und zusätzlichen Schülerkursen), und ist nicht zuletzt auch auf die wachsenden Fahrgastzahlen zurückzuführen.
- Es hat so viele Schüler auf dem (zu schmalen) Wartebereich, dass die Busse nicht an die Haltekante fahren können (Abstand 40- 50 cm). Es besteht ein grosses **Sicherheitsproblem**.
- Heute werden als aufwändige Sofortmassnahme über den Mittag **2 Leute zur Sicherheit** der Fahrgäste eingesetzt.
- Die Anschlüsse an die SBB-Züge bewirken, dass alle Buslinien in einem Zeitfenster von ca. 2 Minuten vom Bahnhof abfahren. Dies kann am Wasserturmplatz nicht bewältigt werden und führt zu einem **langen Busstau** (und dahinter auch MiV).
- Aus der Not heraus öffnen Busse heute (nicht betriebskonform) auch die Türen in der **2. Position**, sodass dort neben den parkierten Fahrzeugen auch ein Fahrgastwechsel (v.a. Einsteiger) stattfindet.
- In die **andere Richtung** (Rtg. Bahnhof) ist die Konzentration nicht so gross (weniger Linien, keine fahrplanmässige Konzentration/Pulks, weniger Einsteiger da fussläufig zum Bahnhof).
- Mit einer **2. Halteposition** stadtauswärts würde sich das heutige Gedränge ganz vorne (vorderste Türe) in die Mitte der beiden Haltepositionen verschieben, wo mehr Platz zur Verfügung steht (bessere Verteilung). Zudem würden die Verzögerungen für die Busse und den MiV stark abnehmen (weniger Stau), und die Sicherheit für die Fahrgäste würde stark erhöht.

Als Lösung hat RK&P eine **Skizze** mit einer **zweiten Halteposition** für einen zweiten Gelenkbus erstellt (Verlängerung Haltekante um 19 m, Verlust von 7 PP). Im Rahmen des Projektes Strassennetz Zentrum Nord wurde dieser Ausbau eingehend mit Vertretern des Kantons (TBA MOB), der AAGL sowie der Stadt Liestal besprochen. Dabei wurden auch folgende Fragen betreffend möglicher Alternativen diskutiert:

- Könnte man die Buskonzentration über den **Fahrplan** anders steuern?
→ NEIN, geht nicht, SBB-Züge müssen abgenommen werden.
- Könnte man die Haltekante **weiter nach vorne** schieben?
→ NEIN, aus geometrischen Gründen nicht möglich (Einlenker). Zudem wäre diese Haltekante für die Linien in Richtung Büchelstrasse (78, 80 und 83) nicht benutzbar.
- Könnten die **PP trotz der 2. Haltepositionen** belassen werden?
→ NEIN, bei der erforderlichen 16 cm hohen Haltekante und bei den hohen Fahrgast-Frequenzen ist dies nicht möglich. Von einer nur teilweise erhöhten Haltekante (mittlere Türe ist entscheidend für BehiG-Einstieg) wird bei einer so starken Haltestelle dringend abgeraten.

- Könnte die Haltestelle für die Linien 78, 80 und 83 auch in die Einfahrt in die **Büchelstrasse vorverlegt** werden? Dies ergäbe neben der Entflechtung auch zusätzlichen Widerstand für den durchfahrenden Motorfahrzeugverkehr.
- NEIN, ein Durchfahren einer Haltestelle mit Halt an einer weiter vorne liegenden Haltestelle wäre eine im öV unübliche Massnahme. Diese wäre auch gefährlich (welcher Bus hält?). Zudem bräuchte es im oberen Teil der Büchelstrasse viel Platz (nicht vorhanden) für eine BehiG-taugliche Haltestelle und für die grossen Einsteigerzahlen. Für die Schüler ergäbe sich ein weiterer Weg. Wenn die Linie 83 nicht vorne wäre, müsste sie am Wasserturmplatz hinter einem haltenden Kurs warten.
- Wie ist der **Verlust von 7 Parkplätzen** auf dem Wasserturmplatz zu bewerten?
- Die **Parkierungssituation** in der Stadt Liestal dürfte sich infolge der kürzlich erfolgten Anpassung des Parkierungsreglements verändern. Die Gratiszeit wurde von 1 Stunde auf ½ Stunde reduziert, und die Parkinggebühren wurden deutlich angehoben (progressiv ansteigend bei längerem Parkieren). Mit diesen Massnahmen ist eine Entspannung des Parkdruckes und des Parkplatz-Suchverkehrs zu erwarten, da vermehrt die bewirtschafteten Parkhäuser am Rande des Stedtlis (Manor, Migros, etc.) aufgesucht werden.

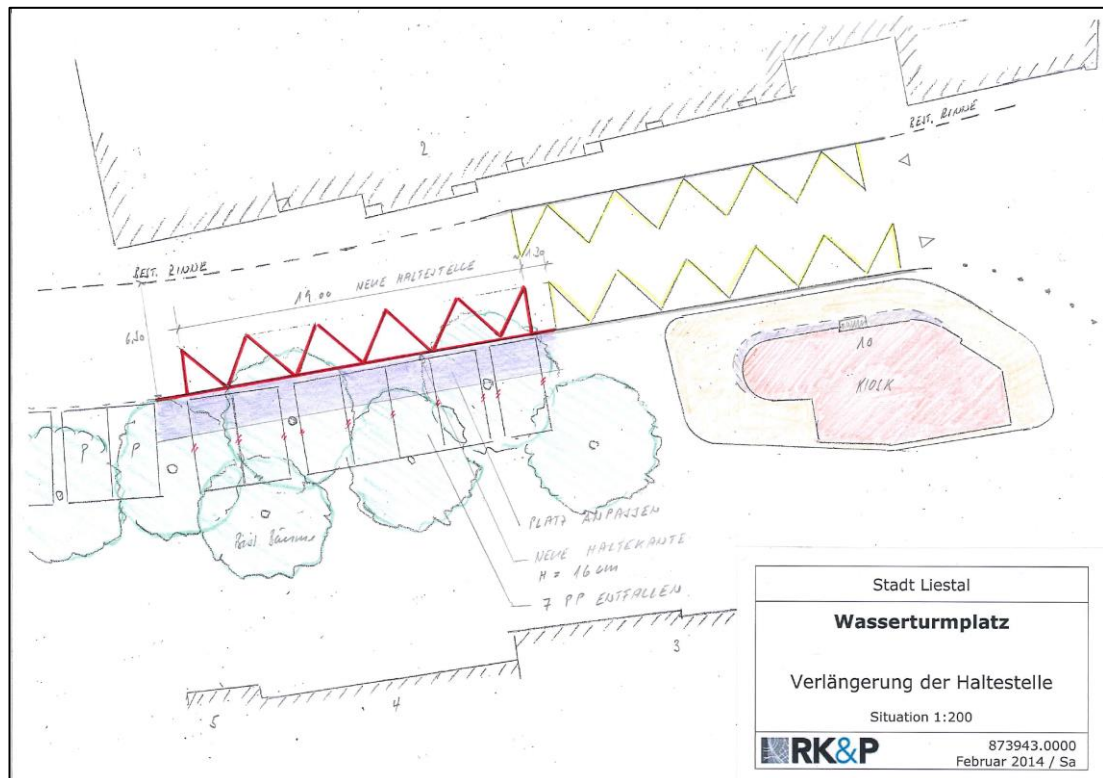


Abb.: Skizze Verlängerung der Haltekante am Wasserturmplatz um 19 m

Empfehlung:

E23: Unter Berücksichtigung der mittel- bis längerfristig zu erwartenden weiteren Zunahme der Fahrgastzahlen und dem damit verbundenen vermehrten Einsatz von Gelenkbussen sollte der skizzierte **Ausbau der Haltestelle Wasserturmplatz** baldmöglichst umgesetzt werden.

5.3.4 Ortsbus Liestal

Die **Gebiete „Sichtern“ und „Frenkenbündten“** sind heute nur schlecht mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen. Mehrere Bereiche dieser Quartiere liegen ausserhalb des Einzugsradius von 350m der nächsten Bushaltestelle bzw. 600m bei SBB-Stationen. Die heutige Bus-Erschliessung ist in der Abbildung auf der folgenden Seite grün dargestellt, diejenige der SBB schwarz.

Gemäss dem Dekret über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr des Kantons Basel-Landschaft aus dem Jahre 1990 kann erst bei einer recht hohen Bevölkerungsdichte ein **Anspruch auf eine ÖV-Erschliessung** als kantonale Aufgabe geltend gemacht werden, nämlich

- bei Gebieten von mindestens 6ha Grösse
- bei einer Bevölkerungsdichte von durchschnittlich über 100 Einwohnern oder Arbeitsplätzen pro Hektar.

Da die beiden Gebiete eine deutlich niedrigere Bevölkerungsdichte aufweisen, ist deren Erschliessung eine **kommunale Aufgabe**.

Die Erschliessung der beiden genannten Gebiete kann mit einem **Ortsbus** (Feinverteiler) erfolgen. Eine mögliche Linienführung geht dabei von je einer Schlaufe pro Quartier mit dem Ausgangspunkt beim Bahnhof aus (siehe Abbildung auf nächster Seite). Insgesamt werden 13 Haltestellen bedient, wodurch die bestehenden Erschliessungslücken abgedeckt werden können.

Die **Schlaufenform** der Linienführung ist eher unüblich. Sie weist gegenüber einer üblichen Linienführung von Endpunkt zu Endpunkt folgende Vor- und Nachteile auf:

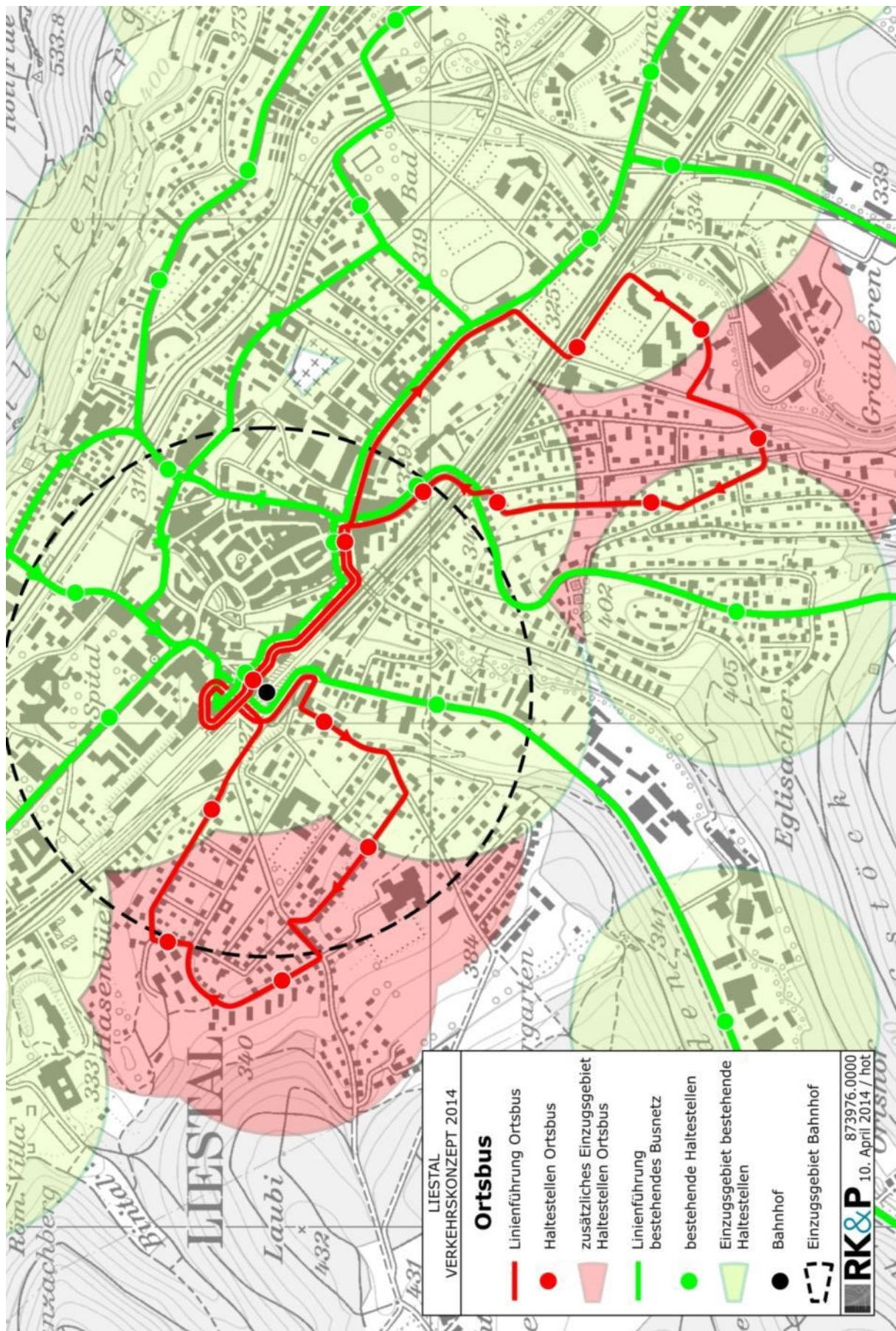
- + Hohe Erschliessungsdichte → kurze Fusswege
- + Linienführung kann an bestehende Einbahnstrassen angepasst werden
- + Linienführung kann an Topografie angepasst werden
- + Endaufenthaltszeit kann auf den Bahnhof konzentriert werden
- + Kein Wendepunkt im Quartier notwendig
- Bedienung der Haltestellen nur in einer Richtung
- Teilweise Umwegfahrten von 2-3 Haltestellen

Die Linienlänge beträgt rund 5.8km (Schlaufe "Sichtern" 2.5km + Schlaufe "Frenkenbündten" 3.3km). Mit einer mittleren Reisegeschwindigkeit von 14km/h (Erfahrungswert Ortsbus Bottmingen – Oberwil) resultiert eine Umlaufzeit von ca. 25 Minuten. Folglich kann mit einem Kurs ein **Halbstundentakt** angeboten und beide Schleifen 2x pro Stunde bedient werden. Die Anschlüsse an die Zugverbindungen sind dabei primär auf die Schlaufe "Frenkenbündten" auszurichten, da dieses Quartier weiter vom Bahnhof entfernt liegt.

Die Einführung einer neuen Ortsbuslinie mit einem Kleinbus (25 – 30 Plätze) erzeugt **Betriebskosten** von ca. CHF 350'000.- pro Jahr (Betrieb Mo – Sa, 6 – 20 Uhr). Zusätzlich sind möglicherweise gewisse bauliche Anpassungen am Strassennetz (v.a. bei Einmündungen) sowie die Einrichtung der Haltestellen (Markierung, Tafeln, evtl. Haltekanten) notwendig.

Empfehlung:

E24: Die Erschliessung der Gebiete **„Sichtern“** und **„Frenkenbündten“** könnte mit einem **Ortsbus** deutlich verbessert werden. Dieser würde die beiden Quartiere mit dem Bahnhof im Halbstundentakt verbinden. Die Betriebskosten würden sich auf rund CHF 350'000.- pro Jahr belaufen. Bei der Frage der Einführung eines Ortsbusses handelt es sich um einen politischen Entscheid, bei welchem die jährlich wiederkehrenden Betriebskosten zu beachten sind.



5.3.5 Postulat: ÖV-Anbindung Rosenquartier (ER 2010/135)

Das Postulat fordert die Prüfung, ob das Rosenquartier besser an den öffentlichen Verkehr angebunden werden kann.

ÖV-Erschliessung Rosenquartier:

Gemäss dem in Kapitel 5.3.4 beschriebenen Betriebskonzept einer Ortsbuslinie im Halbstundentakt reicht der Umlauf mit einem Fahrzeug für die beiden Schlaufen Sichertern und Frenkenbündten. Eine dritte Schlaufe ist mit einem Fahrzeug nicht möglich. Die Schlaufen Sichertern und Frenkenbündten decken ein Gebiet ab, welches heute vom ÖV schlechter erschlossen ist als das Rosenquartier:

- Gemäss den dargestellten Erschliessungskreisen (Radius = 350m, siehe Abbildung auf vorangehender Seite) gilt das Rosenquartier als erschlossen (keine Erschliessungslücken wie die rot dargestellten Flächen im Sichertern- und Frenkenbündten-Quartier).
- Das Rosenquartier liegt mehrheitlich im Einzugsbereich der beiden Haltestellen Halllenbad und Gestadeck.
- Das Rosenquartier liegt eher in fussläufigen Einzugsbereich des Stedtlis als die beiden anderen genannten Quartiere.
- Eine Bushaltestelle auf der Rosenstrasse weist aufgrund der H2 und der Ergolz nur ein einseitiges Erschliessungsgebiet auf.
- Eine Haltestelle der nach Lausen Stutz auf der Rosenstrasse verkehrenden Linie 78 könnte nur in einer Richtung bedient werden und wird deshalb als nicht zielführend erachtet. Eine Verlegung der Linienführung in der Gegenrichtung via Rosenstrasse steht nicht zur Diskussion.

Empfehlung:

E25: Das Rosenquartier gilt als vom ÖV erschlossen. Bei einer Ortsbuslinie wird die in Kapitel 5.3.4 beschriebene Erschliessung der Quartiere Sichertern und Frenkenbündten empfohlen. Eine Haltestelle der Linie 78 in der Rosenstrasse wird als nicht zielführend erachtet.

5.4 Langsamverkehr

5.4.1 Weitere Umsetzung der Massnahmen gemäss Schwachstellenanalyse

Gemäss dem **Entwicklungs- und Finanzplan 2014 – 2018** der Stadt Liestal werden für den Langsamverkehr (Velo- und Fussverkehr) folgende Ziele verfolgt:

- durchgängiges, sicheres Velonetz
- attraktive und sichere Veloabstellplätze
- sichere, gut begehbbare, behindertengerechte Fussgängerwege
- sichere Schulwege

Aufgrund der Schwachstellenanalyse des Langsamverkehrsnetzes (siehe Kap. 3.4) wurden 2009 und 2010 **Massnahmen** definiert, die die Sicherheit des Velo- und Fussverkehrs in Liestal verbessern und dessen Attraktivität erhöhen sollen. Von den 33 Massnahmen für den Veloverkehr und 84 Massnahmen für den Fussverkehr sind knapp die Hälfte der Massnahmen umgesetzt (siehe Kap. 4.4).

Empfehlung:

E26: Der aufgrund der Schwachstellenanalyse für den Langsamverkehr erstellte Massnahmenkatalog zur Erhöhung der Sicherheit und Steigerung der Attraktivität des Velo- und Fussverkehrs soll in den nächsten Jahren weiter umgesetzt werden, wobei die grösseren Massnahmen vorallem auf dem Kantonsstrassennetz liegen.

5.4.2 Anpassung Langsamverkehr Zentrum Nord

In der Stadt Liestal besteht ein dichtes Netz von kantonalen und kommunalen Radrouten:

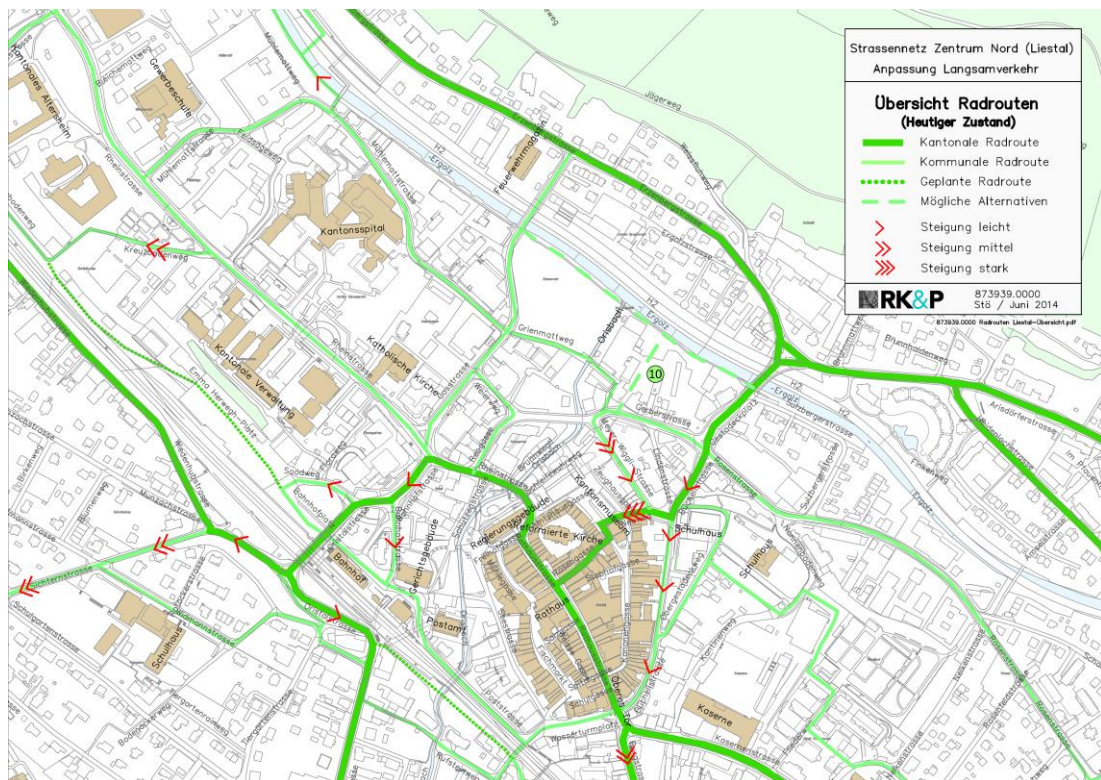


Abb.: Übersicht kantonale und kommunale Radrouten (heutiger Zustand)

Die **kantonalen Radrouten** gehen aus der obigen Abbildung (dicke grüne Striche) hervor. Es zeichnen sich folgende Veränderungen/Ergänzungen ab:

- Optimierungen am **Knoten Arisdörferstrasse/Erzenbergstrasse** (Änderung Vortrittsregelung).
- Auf der Brücke über die Ergolz zum **Gestadeckplatz** (Überführung Arisdörferstrasse) sollen beidseitig Radstreifen zu Lasten der Vorsortierspuren markiert werden (heute nur Radstreifen Richtung Stedtl vorhanden).
- Zudem sollen auf der **Bahnhofstrasse** (bergaufwärts) Richtung Oristalstrasse Radstreifen bis zum Sodweg realisiert werden (geplant 2014).

Bei den **kommunalen Radrouten** (dünne grüne Striche) sind verschiedene Veränderungen insbesondere im Gebiet „Zentrum-Nord“ vorgesehen. Durch die zahlreichen Quartierpläne und neuen Nutzungen (QP Mühlematt, QP Weierweg, QP Aurisa, QP Ziegelhof, QP Grienmatt, QP Gestadeck) ergeben sich einerseits neue Mobilitätsbedürfnisse. Andererseits bieten diese Neugestaltungen zum Teil auch die Chance, neue Fuss- und Radrouten anzulegen:

- Der **Masterplan Zentrum Nord** wurde vom Einwohnerrat beschlossen und ist behördenverbindlich. Darin ist die Radroute via **Grienmattweg**, eine neue Radroute der Ergolz entlang sowie eine neue Verbindung vom Ergolzuferweg zur Gerberstrasse (10) festgelegt.
- So lange das **OSBO-Gebäude** steht, führt die Fortsetzung des Grienmattwegs wie heute durch die Velo-/Fussgängerpassage.

- Die **Querung der Gerberstrasse** kann zusammen mit den im Rahmen des QP's Zielhof vorgesehenen Linksabbiegespuren erfolgen (wurde an einer separaten Velositzung als Bestvariante bestimmt).
- In der **Rosenstrasse** (vor der LSA Gestadeckplatz) sind im Rahmen der Behandlung des QP Gstadig im ER Radstreifen auf diesem Abschnitt der Rosenstrasse beschlossen worden.
- Auf der **Rheinstrasse** bis zum Kantonalbankknoten sollen im Zusammenhang mit dem Instandsetzungsprojekt ebenfalls Velomassnahmen realisiert werden (Radstreifen).

Mit Inbetriebnahme des **Anschlusses Zentrum** der H2 wird sich **mittel-/längerfris-tig** die Belastung der Gasstrasse massiv erhöhen. Die heute als kommunale Radroute vorhandene Achse auf der Gasstrasse zwischen Erzenbergstrasse und Kantonalbankknoten wird dadurch nicht mehr als sichere, attraktive Radroute zur Verfügung stehen.

Empfehlung:

E27: Mittel-/längerfristig müssen im Zusammenhang mit dem Anschluss Zentrum alternative Lösungen im Bereich Gasstrasse geprüft werden. Wünschenswert wäre eine Fortsetzung des Ergolzuferweges entlang der EBL (siehe Kap. 5.4.3).

5.4.3 Postulat: Langsamverkehrsplanung beim QP Mühlematt (ER 2013/33)

Die Bau- und Planungskommission fordert abzuklären, wie der bestehende Fussweg entlang der Ergolz-Schutzmauer (Bereich EBL) zu einem kombinierten Fuss-/Radweg ausgebaut werden kann. Desweiteren soll die im Quartierplanvertrag die entsprechende Finanzierung durch die Quartierplan-Bauherrschaft geregelt werden.

Ausbau des bestehenden Fusswegs zu einem Rad- und Fussweg:

Ein Ausbau des bestehenden Fusswegs entlang der Ergolz zu einem kombinierten Rad-/Fussweg ist wünschenswert. Zusammen mit einer Verlängerung bis zur Schanzenstrasse könnte so den Velofahrenden eine attraktive Route abseits der stark befahrenen Achse Gerberstrasse – Rosenstrasse angeboten werden.

Aufgrund der Gewässer- und Uferschutzbestimmungen kann jedoch der Ergolzuferweg unter den heutigen Voraussetzungen nicht ausgebaut werden. Allenfalls kann das Vorhaben als Ersatzmassnahme im Rahmen der Bauarbeiten zum Zentrumsanschluss realisiert werden. Laut Amt für Raumplanung müsste dazu die Hochwasserschutzmauer verschoben werden. Die Erstellungskosten gingen zu Lasten des HUL-Projekts. Die EBL müsste dafür Land abtreten.

Gemäss dem Bericht des Stadtrates zum Postulat 2013/33 vom 13. August 2014 wird das folgende Vorgehen beschlossen:

- Aufnahme des Ergolzrad- und -fusswegs in diverse Planungen (Quartierpläne, Strassennetzplan)
- Einbringen des Ergolzrad- und -fusswegs in das HUL-Projekt
- Verhandlungen im Rahmen des Quartierplanvertrags mit der EBL betreffend notwendiger Landabtretung

5.4.4 Postulat: „Elefantebrüggli und „bank-square-arch“ bringen Kunden ins Stedtli! (ER 2012/219)

Das Postulat fordert die Prüfung von folgenden Fussgängerbrücken:

- Postterrasse – Elefantentor: Bessere Anbindung des Stedtli an den Bahnhof
- Über die Kantonalbankkreuzung: Attraktivere Verbindung zwischen Kantonsverwaltung, Kantonsspital, Gewerbeschule, etc. und dem Stedtli.

Fussgängerbrücke Postterrasse – Elefantentor:

Mit einer Fussgängerbrücke vom Bereich Postterrasse zum Elefantentor wird der Fussweg vom Bahnhof und aus dem Sichertquartier ins Stedtli verkürzt und vereinfacht (geringere Höhenunterschiede).

Empfehlung:

E28: Mögliche Varianten einer Fusswegverbindung „Elefantenbrüggli“ sollen im Rahmen des QP Postareal geprüft werden.

Fussgängerüberführung Kantonalbankkreuzung:

Aus Fussgängersicht sind Über- oder Unterführungen wegen der grösseren Gehdistanz und des Höhenunterschieds ein Umweg im Vergleich zu einem ebenen Fussgängerweg mit Ampelanlage bzw. Fussgängerstreifen.

Empfehlung:

E29: Eine Fussgängerbrücke am Kantonalbankknoten wird nicht empfohlen.

5.4.5 Postulat: Fussgängerfreundlicher Süd-Zugang zum Bahnhof Liestal (ER 2012/205)

Das Postulat lädt den Stadtrat dazu ein, eine bauliche Lösung für den unbefriedigenden südlichen Fussgänger-Zugang zum Bahnhof zu prüfen. Dieser ist heute lediglich mit einer Treppe und einer Kinderwagenrampe ausgestattet.

Anpassung Südzugang Bahnhof Liestal:

Die Personenunterführungen werden im Rahmen des Vierspurausbaus des Bahnhof Liestals (Umsetzung voraussichtlich ab 2018) umgebaut und die Zugänge behindertengerecht ausgestaltet.

Anpassung des Südzugangs wie vorgesehen im Zusammenhang mit dem Vierspurausbau Bahnhof Liestal. Eine Realisierung von Zwischenlösungen wäre kaum gerechtfertigt.

5.4.6 **Postulat: Verkehrsführung Veloverkehr Tiergartenstrasse (ER 2013/84)**

Das Postulat fordert eine Öffnung des untersten Abschnitts der Tiergartenstrasse für den Velo-Gegenverkehr. Dazu sollen 7 bestehende Parkfelder aufgehoben werden.

Velogegenverkehr Tiergartenstrasse:

Die Einführung des Velogegenverkehrs auf dem untersten Abschnitt der Tiergartenstrasse stellt eine sinnvolle Ergänzung des Velonetzes dar. Mit der Aufhebung der Einbahnregelung für den Veloverkehr entsteht eine direkte Verbindung zwischen dem Sichternquartier/Rotackerschulhaus und dem Oristal, ohne zusätzliche Steigung, wie dies heute bei der Route über den Knoten Sichternstrasse/Oristalstrasse der Fall ist.

Empfehlung:

E30: Im Zusammenhang mit dem Vierspurausbau der SBB soll der Bereich der Oristalstrasse südlich des Bahnhofs verlegt werden. Die Veloführung auf der Tiergartenstrasse soll in diesem Zusammenhang überprüft werden.

5.4.7 Motion: Fussgängerzone im Stadtkern (ER 2014/124)

Die Motion beauftragt den Stadtrat, eine Vorlage zur Einführung einer Fussgängerzone im Stadtkernbereich (innerhalb der Stadtmauern) auszuarbeiten, um so eine Aufwertung des Stedtlis als attraktiven Einkaufsort zu erreichen, wie dies in anderen Städten bereits der Fall ist.

Fussgängerzone im Stedtli:

Durch den Bau der Sammelparkierungen in Fusswegdistanz zum Stedtli (Migros, Manor, in Zukunft Ziegelhof, Rebgarten) sind günstige Voraussetzungen zur Aufhebung von Parkplätzen innerhalb des Stedtlis geschaffen worden.

Empfehlung:

E31: Die Schaffung einer Fussgänger-/Langsamverkehrszone innerhalb der Stadtmauern ist zusammen mit der Parkierung im Stedtli (siehe E36) zu prüfen. Die Attraktivitätssteigerung für Fussgänger ist der Erreichbarkeit für das Gewerbe gegenüberzustellen.

5.4.8 **Petition: Mehr Sicherheit für die obere Sichtenstrasse**

Die Petition fordert mehrere Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für die Fussgänger auf der Sichtenstrasse auf dem Abschnitt Laubibergstrasse – Dornacherstrasse:

- [1] Ein auf der rechten Seite (bergwärts) der Sichtenstrasse aufgemalter Längsstreifen für Fussgänger mit Leitpfosten, von der Ecke Laubibergstrasse bis zur Ecke Dornacherstrasse/Waldrand.
- [2] Gut sichtbare Bodenmarkierungen der 30er-Zone auf der oberen Sichtenstrasse.
- [3] Aufgemalte Füsschen zur sicheren Überquerung der Kreuzung Talacherstrasse/Sichtenstrasse.

Fussgängermassnahmen obere Sichtenstrasse:

Empfehlung:

E32: Die Fussgängermassnahmen in der oberen Sichtenstrasse sollen geprüft und in den Massnahmenkatalog Fussverkehr aufgenommen werden.

5.4.9 **Petition: Schulwegsicherung am Fussgänger-Übergang über den Nonnenboden-/Kantinenweg zum Gestadeck-Schulhaus**

Die Petition fordert eine Ergänzung des Fussgängerstreifens über den Nonnenboden-/Kantinenweg mit einer Mittelinsel, da dieser Teil des Schulwegs aus dem Osten Liestals zum Gestadeck-Schulhaus ist. Aufgrund der diskutierten Unterbrechung der Büchelistrasse für den Durchgangsverkehr wird zudem eine Verkehrszunahme an gesagtem Übergang erwartet.

Verkehrsbelastung Nonnenboden-/Kantinenweg:

Die Verkehrsbelastung der Achse Nonnenboden-/Kantinenweg liegt mit rund 220 Mfz/h (Morgenspitzenstunde 7-8 Uhr) bzw. ca. 360 Mfz/h (Abendspitzenstunde 17-18 Uhr) im üblichen Rahmen der Belastung einer Sammelstrasse (Zählung Frühling 2014). Bei einer kompletten Sperrung der Büchelistrasse im unteren Abschnitt würde die Verkehrsbelastung des Kantinenwegs zunehmen.

Sicherheit Fussgängerstreifen Nonnenboden-/Kantinenweg:

Zurzeit sind am besagten Fussgängerstreifen gemäss Schreiben vom 13. November 2013 der Stadt Liestal keine technischen Mängel bekannt. Gemäss Norm SN 640 241 „Fussgängerstreifen“ ist die Anordnung einer Mittelinsel als Querungshilfe generell anzustreben. Wenn die Fahrbahnbreite für die Anordnung einer Mittelinsel nicht ausreicht, sind dazu Eingriffe an den Fahrbahnrandern vorzunehmen.

<u>Empfehlung:</u>
E33: Beim Fussgängerstreifen Kantinenweg/Nonnenbodenweg sind die Sichtverhältnisse und die Errichtung einer Mittelinsel zu prüfen.

5.5 Ruhender Verkehr

5.5.1 Allgemeine Entwicklung

In den vergangenen Jahren sind rund um das Stedtli neue **Sammelparkierungen** (Parkhäuser) erstellt worden (z.B. Manor, Migros) bzw. in Planung (Ziegelhof, Rebgarten). Die bestehenden Sammelparkierungen sind dabei eher unterbelegt, während die Parkplätze im Stedtli trotz Bewirtschaftung eine sehr hohe Auslastung (tagsüber rund 90%) aufweisen.

Die **Parkierung im Stedtli** wird einerseits vom lokalen Gewerbe als „lebensnotwendig“ betrachtet. Sie hat jedoch aufgrund der hohen Belegung und der dispersen Anordnung Suchverkehr zur Folge, welcher die schmalen Strassen/Gassen belastet. Zudem führt die Parkierung zu Konflikten mit der Fussgängernutzung und reduziert somit die Aufenthaltsqualität sowie die Attraktivität des Stedtli.

Mit den bereits erstellten und den geplanten **Sammelparkierungen** in Gehdistanz zum Stedtli werden gute Voraussetzungen geschaffen, die Parkierung innerhalb des Stedtli teilweise in die Parkhäuser an dessen Rand zu verlegen, wie dies bereits im Richtplan '95 vorgesehen ist. Um den Suchverkehr weiter zu reduzieren, kann ein Parkleitsystem für die Sammelparkierungen (Parkhäuser) in Betracht gezogen werden.

Die im Stedtli verbleibenden Parkplätze sollen als **Kurzzeit-Parkplätze** (z.B. für Gewerbetreibende) dienen und entsprechend verstärkt bewirtschaftet werden. Anstelle der heutigen Bewirtschaftung mit Parkuhren wäre es auch denkbar, auf den Zufahrten ins Stedtli (Neuweg/Fischmarkt) sowie auf den Ausfahrten (Amtshausgasse, Mühlegasse) die entsprechenden Bewirtschaftungs-Instrumente (Schanken? Poller?) zu installieren.

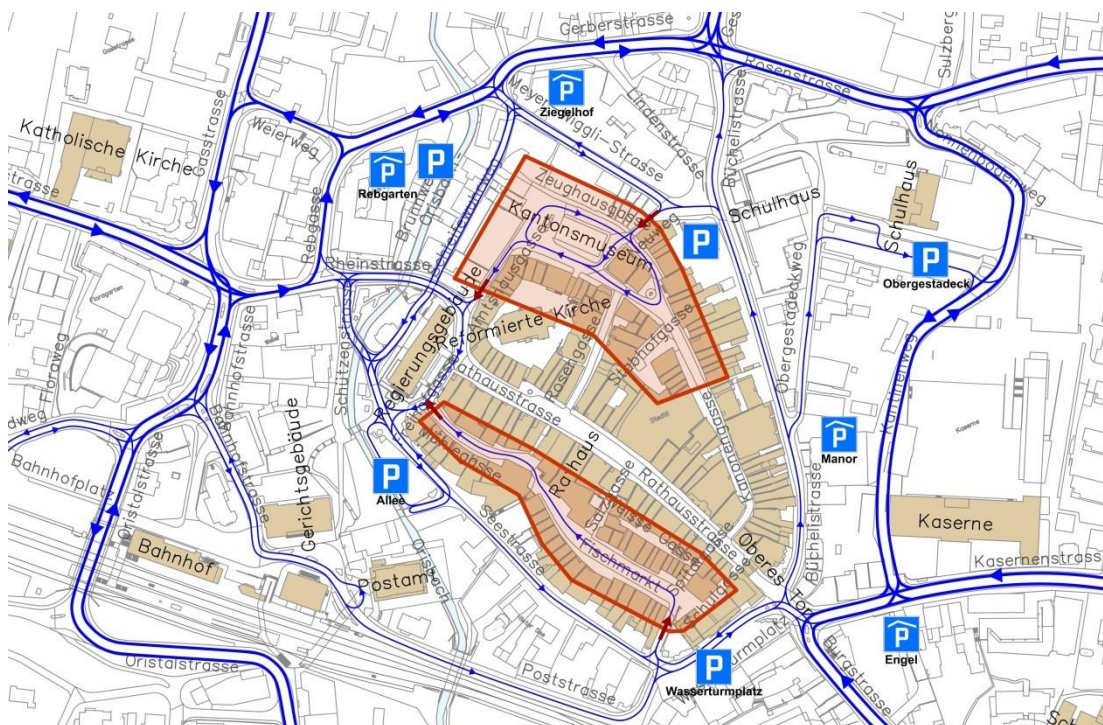


Abb.: Mögliche Bewirtschaftung an den Ein- und Ausfahrten (rote Pfeile) des Stedtli sowie Parkierungsanlagen am Rande des Stedtli

Empfehlungen:

- E34:** Die Auswirkungen der auf 1. März 2014 in Kraft getretenen **Anpassung im Parkierungsreglement** sind zu beobachten.
- E35:** Die letztmals im April 2009 durchgeführte **Erhebung der Parkplatzbelegung** (siehe Kap. 4.5) soll wiederholt werden.
- E36:** Die **Parkplätze im Stedtli**, welche einerseits für das Gewerbe wichtig sind, andererseits aber auch Suchverkehr generieren und im Konflikt zur Fussgängernutzung stehen, sollen schrittweise massvoll reduziert und verstärkt bewirtschaftet werden. Als Ersatz dienen die heute unterbelegten Sammelparkierungen (Parkhäuser) in Gehdistanz zum Stedtli (siehe auch Zusammenhang mit Motion Fussgängerzone im Stadtkern, Kap. 5.4.7).
- E37:** Die Idee einer Bewirtschaftung der Parkplätze im Stedtli mit Hilfe von **Pollern** soll geprüft werden.

5.5.2 **Postulat: Ausarbeitung eines Parkraum-Bewirtschaftungskonzeptes (ER 2012/27)**

Die beiden Postulanten wünschen, dass unter Einbezug der privaten Parkplatzbetreiber (Migros, Manor, zukünftig Ziegelhof, etc.) ein Parkraumbewirtschaftungskonzept ausgearbeitet wird.

Einbezug der privaten Parkplatzbetreiber in das Parkraumbewirtschaftungskonzept

Gemäss §7 des aktuellen Parkierungsreglements der Stadt Liestal strebt der Stadtrat an, dass die Betreiber von privaten Parkplätzen im öffentlichen Interesse sowie die Kantonale Verwaltung eine Parkplatzbewirtschaftung im Sinne dieses Reglements einführen.

Empfehlung:

E38: Mit den privaten werden zwar Gespräche betreffend der Grundsätze der PP-Bewirtschaftung geführt. Die Festlegung der Höhe der Parkierungsgebühren ist jedoch Sache der privaten Parkhausbetreiber.

6 ZUSAMMENFASSUNG/WESENTLICHE ERKENNTNISSE

Richtplan '95

Im Richtplan '95, welcher Siedlung/Verkehr/Umwelt in einen Zusammenhang stellt, werden die Hauptzielsetzungen in Leitsätzen beschrieben. Der Verkehr wird in 5 Themen behandelt:

- Hauptzielsetzung des MIV-Konzeptes war es, den damaligen Einbahnring für den Durchgangsverkehr aufzuheben und das Stedtli mit einer Verlegung des Durchgangsverkehrs auf die H2 (inkl. neuer Anschlüsse) und eine neue Hauptachse (Rosenstrasse - Gerberstrasse) zu entlasten.
- Das ÖV-Konzept hat u.a. eine Umgestaltung des Wasserturmplatzes in eine attraktive Bushaltestelle für beide Fahrtrichtungen und eine vom MIV weitgehend befreite Poststrasse mit Busgegenverkehr vorgesehen.
- Das Konzept für den ruhenden Verkehr hatte u.a. vorgesehen, die Parkplätze im Stedtli in städtlnahe Sammelparkieranlagen zu verlagern und zu bewirtschaften.

Teilkonzepte Verkehr 2005 – 2008

Der Richtplan '95 bildete die Grundlage für verschiedene darauf folgende verkehrliche Teilkonzepte, in welchen die im Richtplan enthaltenen Massnahmen und Grundsätze konkretisiert wurden.

Zwischenbilanz 2014

Die oben aufgeführten Beispiele zeigen, dass mit dem Richtplan '95 Hauptstossrichtungen vorgegeben wurden, welche in der Zwischenzeit weitgehend umgesetzt sind und teilweise bereits zur „Selbstverständlichkeit“ gehören. Die Zwischenbilanz zeigt aber auch auf, welche Punkte nicht oder noch nicht umgesetzt wurden.

Ausblick/Empfehlungen

Abschliessend werden aufgrund einer aktuellen Lagebeurteilung Empfehlungen aus Sicht Verkehringenieur für die noch offenen Punkte sowie die hängigen politischen Vorstösse abgegeben. Die wichtigsten Empfehlungen sind:

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- Bei der Sanierung der **H2 Umfahrung Liestal (HUL)** sind die Folgen des Verzichts auf den Ausbau des H2-Anschlusses Liestal-Süd sowie der Zurückstellung des H2-Anschlusses Liestal Zentrum im Rahmen eines gesamtheitlichen Verkehrskonzeptes gemeinsam mit dem Kanton aufzuzeigen (Kap. 5.2.1, E2).
- Das Projekt „**Strassennetz Zentrum Nord**“ ist ein gemeinsames Projekt von Kanton BL und Stadt Liestal. Im Zusammenhang mit der H2 Umfahrung Liestal (Zustände OHNE und MIT Anschluss Zentrum) sowie mit den zahlreichen Bauabsichten (Quartierpläne) ist das Strassennetz anzupassen. In einem nächsten Schritt ist auch der Kantonalbank-Knoten zu optimieren (Kap. 5.2.3, E4).
- Die Belastung der **Bücheli**strasse hat sich zwischen 2002 – 2014 um ca. 2/3 reduziert. Für viele ist jedoch die Entlastung noch nicht in gewünschtem Masse eingetreten. Mit verschiedenen Sofort-, kurzfristigen und mittelfristigen Massnahmen soll die Routenwahl mit kleinen Schritten weiter beeinflusst und die Aufenthaltsqualität und Sicherheit erhöht werden (Kap. 5.2.4, E5).

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

- Als einzige Veränderung am Busliniennetz zeichnet sich mittelfristig eine neue Linienführung der **Linie 80 Richtung Basel** über den Kantonalbankknoten – Gasstrasse ab (Kap. 5.3.1, E20).
- Die verschiedenen neuen Überbauungen im Gebiet Heidenloch sollen mit einer neuen **Haltestelle Cheddite** erschlossen werden (Kap. 5.3.2, E22).
- Aufgrund der bestehenden Kapazitäts- und Sicherheitsprobleme soll die **Bushaltestelle Wasserturmplatz** (vom Bahnhof her kommend) baldmöglichst zu einer Doppelhaltestelle ausgebaut werden (Kap. 5.3.3, E23).
- Die Erschliessung der Gebiete Sichert und Frenkenbündten könnte mit einem **Ortsbus** deutlich verbessert werden. Beim politischen Entscheid betreffend Ortsbus ist das Kosten/Nutzen-Verhältnis zu beachten (Kap. 5.3.4, E24).

Langsamverkehr

- Der aufgrund der Schwachstellenanalyse für den Langsamverkehr erstellte **Massnahmenkatalog** zur Erhöhung der Sicherheit und Steigerung der Attraktivität des Velo- und Fussgängerverkehrs soll in den nächsten Jahren weiter umgesetzt werden (Kap. 5.4.1, E26).
- Auf den **kantonalen** und **kommunalen Radrouten** sind verschiedene Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit vorgesehen. Im Zusammenhang mit dem Masterplan Zentrum Nord ist eine neue Radroute der Ergolz entlang sowie eine neue Verbindung von der Ergolz zur Gerberstrasse vorgesehen (Kap. 5.4.2).

Ruhender Verkehr

- Die **Parkplätze im Stedtli** sollen schrittweise massvoll reduziert und verstärkt bewirtschaftet werden. Zudem soll die Idee einer Bewirtschaftung der Parkplätze im Stedtli mit Hilfe von Pollern geprüft werden (Kap. 5.5.1, E36 und E37).

Rudolf Keller & Partner
Verkehrsingenieure AG

Muttenz, den 19. September 2014

M. Stöcklin

T. Hohl