Stadt Liestal

Stadtrat

DER STADTRAT AN DEN EINWOHNERRAT 2014/144

Sammelvorlage - Liestal – Verkehr 2014

1. Zusammenfassung

Mit dieser Sammelvorlage sollen der aktuelle Stand sowie vorgesehene Massnahmen aufgezeigt werden. Das Ziel ist für alle Verkehrsteilnehmer optimale Bedingungen zu erreichen. Im dichtbebauten Siedlungsgebiet Liestal beeinflussen sich die Verkehrsteilnehmen

- Öffentlicher Verkehr (OeV)
- motorisierter Individualverkehr (MiV)
  fahrender Verkehr
  ruhender Verkehr (Parkplätze)
- Langsamverkehr (LV)
  FussgängerInnen
  VelofahrerInnen

gegenseitig. „Ungestörtsein“ für eine Gruppe ist nicht möglich.

Im Weiteren wird auf die vielen Eingaben des Einwohnerrates (Postulate, Motionen) eingetreten. Dies geschieht im Rahmen dieser Vorlage, weil es hilfreicher ist, eine Idee zur Verkehrssituation an einem Ort (z.B. Bücheliplatz) im grösseren Zusammenhang zu diskutieren.

Die Firma Rudolf Keller & Partner (RK&P) erarbeitete das Verkehrskonzept „Richtplan 95“ sowie die Teilkonzepte 2005 – 2009. Deshalb war es naheliegend, wiederum bei diesen Fachpersonen „Zwischenbilanz 2014“ in Auftrag zu geben. Der Bericht der RK&P „Verkehrskonzept Liestal – Zwischenbilanz „2014“ ist im Internet als Anhang dieser ER-Vorlage oder unter www/liestal.ch → Verwaltung → Publikationen → „Verkehrskonzept Liestal – Zwischenbilanz 2014“

Der Stadtrat hat nicht alle Empfehlungen der RK&P 1 zu 1 übernommen. Es ist ihm wichtig, die Anliegen der Bevölkerung aufzunehmen, auch wenn Experten eher zu einer gemächlicheren Gangart raten.

Zur Vermeidung von Doppelspurigkeiten werden in diesem Bericht keine Tiefbauprojekte, z.B. Neugestaltung der Strassen, Gassen und Plätze der Altstadt thematisiert.

In folgenden Anträgen wird, auf die im Zusammenhang mit Verkehrsfragen pendenten ER-Vorstösse, einzeln eingetreten.

1. Zusammenfassung 1

2. Anträge 3

2.1. Postulat 2013-049 Ortsbus-Bedürfnisabklärung
Postulat 2010-135 ÖV-Anbindung Rosenquartier 3
2.2. Postulat 2011-152 "Sicheres Velofahren auf den Kantonsstrassen in Liestal" ... 3
2.3. Postulat 2012-009 Parkplatzanlagen Kanton 4
2.4. Postulat 2012-021 Zeughausplatz-Aufwertung 4
2.5. Postulat 2012-027 Parkraum-Bewirtschaftungskonzept 5
2.6. Postulat 2012-219 "Elefantenbrüggli" 5
2.7. Postulat 2013-051 / 2013-51a Oskar-Bider-Quartier, Ausfahrt 5
2.8. Postulat 2013-071 Verkehrs- und Mobilitätsstrategie 6
2.9. Postulat 2013-083 Bücheliplatz-Befreiung von Durchgangsverkehr 6
2.10. Motion 2014-124 Fussgängerzone Stadtkern 7

3. Einleitung 8

4. Rückblick 9

5. Aktuelle Situation – Ausblick – Schlussfolgerungen 10

5.1. Motorisierter Individualverkehr (MiV) 10
5.1.1. Kantonales Strassennetz in Liestal 10
5.1.2. MiV - Altstadt – Zentrum 12
5.1.3. Zentrum – rund um die Altstadt 14
5.1.4. MiV ausserhalb des Zentrums 15
5.1.5. Parkhäuser 17
5.2. OeV – Öffentlicher Verkehr 18
5.2.1. Busliniennetz 18
5.2.2. Bushaltestellen Wasserturmplatz 19
5.2.3. Ortsbus: Erschliessung der Quartiere Sichtern,
Frenkenbündten und Rosen / ER 2010-135 / ER 2013-049 / 21
5.2.4. SBB 22
5.2.5. Waldenburgerbahn- WB 22
5.3. Langsamverkehr 22
5.3.1. Radrouten 22
5.3.2. Veloabstellplätze 23
5.3.3. Fussgänger 23

Abkürzungen

MiV	Motorisierter Individualverkehr
OeV	Öffentlicher Verkehr
LV	Langsamverkehr: Fussgänger, Fahrrad
RK&P	Rudolf Keller & Partner / Bericht „Verkehrskonzept Liestal / Zwischenbilanz 2014“

2. Anträge

2.1. Postulat 2013-049 Ortsbus-Bedürfnisabklärung
Postulat 2010-135 ÖV-Anbindung Rosenquartier

Forderung ER 2010-049

Busverbindungen in alle Quartiere würden zur Standortattraktivität beitragen und die Umwelt schonen. Wir bitten den Stadtrat zu prüfen, ob in den bisher nicht erschlossenen Quartieren das Bedürfnis nach einem Bus besteht und ob es eine mögliche Lösung gibt, wie die Gebiete mit einem Bus erschlossen werden können.

Forderung ER 2010-135

Wir bitten deshalb den Stadtrat zu prüfen, wie das Rosenquartier besser an den Öffentlichen Verkehr angebunden werden kann.

Hinweise

- RK&P Kapitel 5.3.4 Ortsbus-Bedürfnisabklärung
- Da die Siedlungsdichte in diesen Quartieren relativ niedrig ist, müssten die Kosten für diese Buslinie allein von der Gemeinde getragen werden. Das Kosten/Nutzen Verhältnis rechtfertigt diese Aufwendungen (ca. TCHF 350/Jahr) nicht. Die Option Ortsbus wird nicht weiter verfolgt.
- RK&P Kapitel 5.3.5 ÖV-Anbindung Rosenquartier

Antrag

- Das Postulat 2010-049 wird abgeschrieben
- Das Postulat 2013-135 wird abgeschrieben

2.2. Postulat 2011-152
"Sicheres Velofahren auf den Kantonsstrassen in Liestal"

Forderung

Ebenfalls Schutz für die Velofahrer braucht es auf der Kasernen- und auf der Rheinstrasse, weil diese stark von Velos befahren werden.
Auch auf diesen Strassen sollen sichere Radwegverbindungen eingerichtet werden.

Hinweise

- RK&P Kapitel 5.4.2
- Instandsetzung Rheinstrasse vom Schauenburgerkreisel bis zur BLKB Kreuzung
    - beidseitig Velostreifen sind vorgesehen
- Kasernenstrasse
    - Velostreifen wären nur möglich, wenn alle Parkplätze in der Kasernenstrasse aufgehoben würden. Diese Massnahme wäre unverhältnismässig.
    - Die Idee von Velostreifen auf der Kasernenstrasse wird nicht weiter verfolgt.

Antrag

- Das Postulat 2011-152 wird abgeschrieben

2.3. Postulat 2012-009
Parkplatzanlagen Kanton

Forderungen

- Wir laden deshalb den Stadtrat ein, mit dem Kanton konkrete Verhandlungen aufzunehmen, damit dieses Problem gemeinsam angegangen werden kann.
- Insbesondere muss die Parkplatzbewirtschaftung des Kantons mit derjenigen der Stadt abgestimmt werden.
- Zudem ist darauf hinzuwirken, dass die oberirdischen Parkplätze des Kantons massiv verringert werden, indem endlich das schon lange in Aussicht gestellte Parkhaus im Gebiet Kantonsspital/Elektra erstellt wird.

Hinweise

- RK&P Kapitel 3.5
- Parzellen Birmannspital und Kreuzboden / ER 2013-035
  Der Kanton ist sehr daran interessiert, diese heute als Parkplatz genutzten Parzellen als Wohnzone zu gestalten.
- Parzellen rund ums Kantonspital /
  Bis das EBL Parkhaus erstellt ist, wird sich in diesem Gebiet nichts ändern.
  Zurzeit ist die Realisierung blockiert durch eine Einsprache beim Kantonsgericht.

Antrag

- Das Postulat 2012-009 wird abgeschrieben

2.4. Postulat 2012-021
Zeughausplatz-Aufwertung

Forderung

Ich ersuche daher den Stadtrat zu prüfen, mit welchen Massnahmen der Zeughausplatz nach Realisierung des Quartierplans Ziegelhof zu einem attraktiven zentrumsnahen Treffpunkt aufgewertet werden kann. Mit folgenden Vorgaben:

- der Platz wird autofrei,
- die oberirdischen Parkplätze werden aufgehoben,
- die Verkehrsführung wird so gestaltet, dass die Zufahrt zu einzelnen Fachgeschäften gewährleistet ist.

Hinweise

- RK&P Kapitel 5.2.9
- Kanonengasse / Zeughausgasse / Zeughausplatz / Stabhofgasse
  Verkehrs- und Parkplatzregime bleiben bis zur Realisierung des QP Ziegelhof unverändert.

Antrag

- Das Postulat 2012-021 wird abgeschrieben

2.5. Postulat 2012-027
Parkraum-Bewirtschaftungskonzept

Forderung

Der Stadtrat wird deshalb eingeladen, zusammen mit den privaten Parkplatz-Betreibern und unter Beizug von weiteren involvierten Kreisen aus dem Detailhandel ein Parkraumbewirtschaftungskonzept auszuarbeiten

Hinweise

- RK&P Kapitel 5.5.2
- Die Stadt hat sich mit der Liquidierung der Parkhaus Bücheli AG aus der PP-Bewirtschaftung zurückgezogen. Es besteht keine Absicht, sich wieder in diesem Markt zu engagieren.

Antrag

- Das Postulat 2012-027 wird abgeschrieben

2.6. Postulat 2012-219
"Elefantenbrüggli"

Forderung

Landesweit gibt es viele Beispiele solcher neuen Verbindungen, die neue Fussgängerströme ermöglichen, vereinfachen, optimal leiten und attraktiv machen. Dabei wirken sie baulich leicht, elegant, modern. Sie sind in keiner Weise mehr vergleichbar mit den alten, klobigen, hölzernen oder eisernen Fussgänger-Passerellen mit fast unüberwindlich hohen Treppen und gigantischen Balkenträgern.
Wir bitten den Stadtrat, das Anliegen zu prüfen und dem Rat das Budget für einen möglichst bald ausgeschriebenen Ideenwettbewerb zu unterbreiten.

Hinweise

- RK&P Kapitel 5.4.4
- Diese Idee wird im Zusammenhang mit der Testplanung rund um das Gebiet Postareal und Allee geprüft.

Antrag

- Das Postulat 2012-219 wird abgeschrieben

2.7. Postulat 2013-051 / 2013-51a
Oskar-Bider-Quartier, Ausfahrt

Forderung

Bericht des Stadtrats zum Postulat 2013/51
Sichere Ausfahrt für unser Oskar Bider-Quartier
von Hans Rudolf Schafroth im Namen der SVP-Fraktion

Hinweise

- RK&P Kapitel 5.2.11

- Es gibt keine neuen Erkenntnisse, die eine Änderung des gültigen Verkehrsregimes rechtfertigen würden

Antrag

- Das Postulat 2013-051 wird abgeschrieben

2.8. Postulat 2013-071 Verkehrs- und Mobilitätsstrategie

Forderungen

Der Motionär bittet den Einwohnerrat daher, den Stadtrat zu beauftragen, eine Verkehrs- und Mobilitätsstrategie für die Stadt Liestal zu erarbeiten und aufzuzeigen, wie damit Liestals Attraktivität als Lebensraum und Wirtschaftsstandort auf nachhaltige Weise gefördert werden kann. Darzulegen sind insbesondere:

- die Verkehrs- und mobilitätspolitischen Ziele der Stadt Liestal,
- die einzelnen hierfür angedachten Massnahmen inkl. Umsetzungsmöglichkeiten,
- die Berücksichtigung und Koordination der einzelnen Verkehrsformen (Langsamverkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr),
- die Beurteilung der heutigen Verhältnisse unter Beachtung der gewonnenen Erkenntnisse,
- die Schlussfolgerungen in Bezug auf das künftige politische Handeln.

Hinweis

- Alle diese Themen werden in diesem Bericht angesprochen

Antrag

- Das Postulat 2013-071 wird abgeschrieben

2.9. Postulat 2013-083 Bücheliplatz-Befreiung von Durchgangsverkehr

Forderungen

Die Postulanten bitten den Stadtrat daher zu prüfen, inwiefern der Bücheliplatz vom Durchgangsverkehr befreit werden kann. Folgende Vorgaben sind dabei zu beachten:

- 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 Signalisationen/Bodenmarkierungen im Bereich Burgstrasse/Kasernenstrasse, Abstimmung der Lichtsignalanlagen Büchelistrasse/Nonnenbodenweg).

Hinweise

- RK&P Kapitel 5.2.8

- RK&P Kapitel 5.2.4 Büchelistrasse / Bücheliplatz
- Die Büchelistrasse wird ab Neuweg (Rumpel) bis zum Gestadeckplatz für den MiV gesperrt; nicht aber für den OeV.
- Die Buse Nr. 80 und 83 fahren weiterhin (alle halbe Stunde) durch die Büchelistrasse.
    - Eine Konsequenz daraus ist, dass es nicht möglich ist, den Bauernmarkt auf den Bücheliplatz zu verschieben.
- Mit dieser Massnahme wird der MiV „zwingend“ auf den Kantinen- und Nonnenbodenweg umgeleitet.
- Der Zubringerdienst zu den Geschäften an der Büchelistrasse und in der Altstadt (Kanonengasse / Zeughausgasse / Zeughausplatz) ist gewährleistet.

Antrag

- Das Postulat 2013-083 wird abgeschrieben

2.10. Motion 2014-124 Fussgängerzone Stadtkern

Forderung

Die Stadt Liestal hat mit der Eröffnung des Büchelizentrums sehr viele zusätzliche Parkplätze rund um die Innerstadt in Gehdistanz erhalten. Weitere Parkhäuser sind in Planung. Die Zeit ist deshalb nun reif dafür, die Realisierung einer umfassenden Fussgängerzone und die Planung der Aufwertung des Aussenraums im Stedtli in Angriff zu nehmen, um damit das Liestaler Stedtli endlich als ein modernes und zeitgemässes Einkaufszentrum zu positionieren.
Deshalb beauftrage ich den Stadtrat, eine Vorlage zur Einführung einer Fussgängerzone im Stadtkernbereich (innerhalb der Stadtmauern) auszuarbeiten.

Hinweise

- RK&P Kapitel 5.4.7
- Fischmarkt / Mühlegasse / Rathaustrasse
    - Verkehrs- und Parkplatzregime bleiben bis zur Neugestaltung dieser Strassen unverändert
    - Die Parkplatzfrage wird im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Altstadt-Gassen und Plätze thematisiert.
    - Rathaustrasse: unverändert keine Parkplätze
- Kanonengasse / Zeughausgasse / Zeughausplatz / Stabhofgasse
    - Verkehrs- und Parkplatzregime bleiben bis zur Realisierung des QP Ziegelhof unverändert.

Antrag

Der Zwischenbericht wird zur Kenntnis genommen

---

3. Einleitung

Im EP14-18 (ER 2013-77; Seite 89ff) wurde die folgenden Ziele zur Mobilität formuliert:

Ziel: *In Liestal muss es möglich sein, ohne eigenes Auto auszukommen*
Hinweis: diese Zielsetzung deckt Bedürfnisse aller Altersgruppen ab

Ziel:
- *durchgängiges, sicheres Velonetz*
- *attraktive und sichere Veloabstellplätze*
- *sichere, gut begehbare, behindertengerechte Fussgängerwege*
- *sichere Schulwege*

Ziel: *Zweckmässige Erschliessung der Quartiere mit dem öffentlichen Verkehr*

Ziel:
- *attraktive Schnellzugsverbindungen nach Bern, Zürich, Luzern*
- *¼ h Takt nach Basel*

Ziel: *Optimale Abdeckung des Gemeindegebiets mit Mobility Standplätzen*

Ziel: *Sichere Quartierstrassen – Tempo 30*

Ziel:
- *gut erreichbare Parkplätze im Zentrum*
- *Suchverkehr minimalisieren*

Es muss akzeptiert werden, DEN grossen Wurf gibt es nicht, DIE Lösung, die alle Verkehrsprobleme für alle Verkehrsteilnehmer zufriedenstellend löst. Dazu gibt es zu viele gesetzliche Einschränkungen und widersprüchliche Forderungen einzelner Gruppen von Verkehrsteilnehmern. Liestals Strassennetz kann nicht umfassend neu gestaltet werden, weitegehend muss sich der Verkehr den gegeben Verhältnissen anpassen und nicht umgekehrt.

Ziele zu formulieren ist das eine, diese zu erreichen oft etwas anderes. Trotzdem ist es wichtig, sich auf Ziele zu verständigen, damit jede Massnahme in einen grösseren Kontext gestellt werden kann.

Dieses Jahr ging es um eine Standortbestimmung, um aufzuzeigen, welche punktuellen Verbesserungen z.Z. möglich sind bzw. vom Stadtrat angestrebt werden. In vielen Fällen sind die Vorstösse des Einwohnerrats die treibende Kraft, bzw. die Ideengeber, unbefriedigende Situationen zu überdenken.

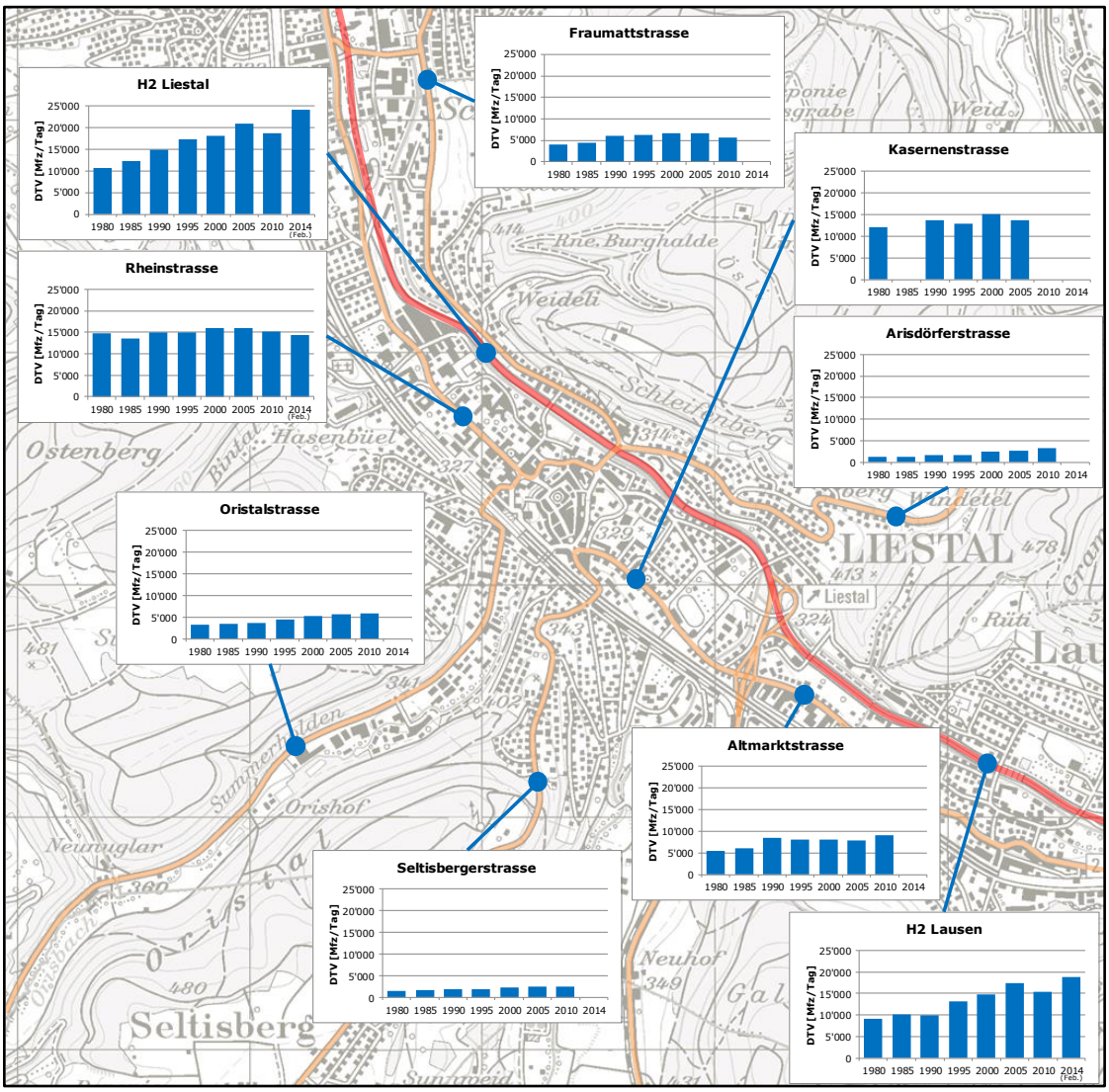
Wichtige Themen sind heute:
- alles rund um den Wasserturmplatz
  - Poststrasse
  - Büchelistrasse
  - Busstationen
  - links abbiegen von der Kasernenstrasse herkommend
  - Parkplätze
- Erschliessung der Quartiere durch den OeV
- Parkplätze

Das Ziel dieses Berichts ist es, alle heiklen Themen anzusprechen, Positionen zu formulieren, so dass eine Basis geschaffen ist, für einen konstruktiven Dialog im Einwohnerrat.

4. Rückblick

Die Verkehrsbelastungen 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 temporäre Zählstelle 2520
- Altmarktstrasse temporäre Zählstelle 2521
- Arisdörferstrasse temporäre Zählstelle 2522
- Oristalstrasse temporäre Zählstelle 2525
- Seltisbergerstrasse temporäre Zählstelle 2526
- Fraumattstrasse Füllinsdorf temporäre Zählstelle 2123
-



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 (Oristal-, Seltisberger- und Arisdörferstrasse) konstant leicht zunimmt. Für den Bereich der Altstadt liegen keine Zahlen vor.

Leider muss festgestellt werden, dass sich die erhoffte Verkehrsberuhigung auf der Poststrasse bis heute nicht einstellte und dass die Umfahrung der Altstadt via Burgstrasse → Kasernenstrasse → Kantinenweg → Nonnenbodenweg → Basel zur Entlastung der Büchelistrasse immer noch nicht akzeptiert ist

5. Aktuelle Situation – Ausblick – Schlussfolgerungen

Hinweise

In diesem Bericht werden nicht thematisiert:

- die möglichen Veränderungen der Verkehrsführung nach Bau des Zentrumsanschlusses.
- Instandsetzungen der Gemeindestrasse (Tiefbauprojekte)

5.1. Motorisierter Individualverkehr (MiV)

5.1.1. Kantonales Strassennetz in Liestal

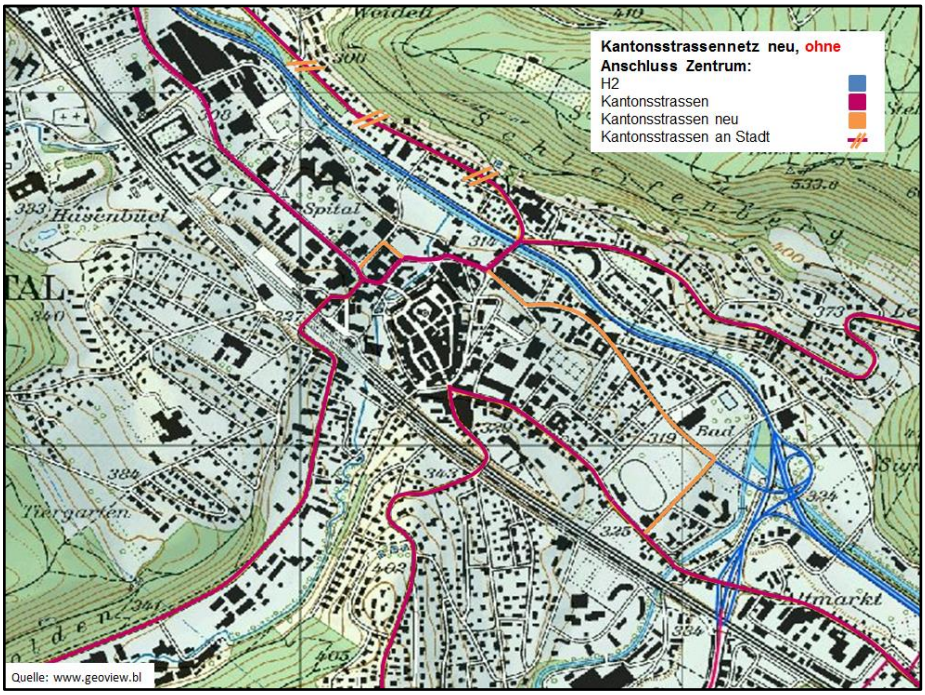


Abb. Kantonales Strassennetz durch Liestal
rot: aktuelle Situation
braun: geplante Veränderungen

5.1.1.1. H2 / A22 – Instandsetzung Schildareal bis Altmarkt

Der Kanton muss aus Gründen der Verkehrssicherheit diesen Strassenabschnitt sehr rasch instandsetzten. Die Zielsetzung des Kantons wird unterstützt.

Schlussfolgerung:
Vom Kanton wird gefordert, dass dem Lärmschutz entlang der H2, die ja durch ein dichtbesiedeltes Wohngebiet führt, in der Wirkung und auch optisch höchste Ansprüche erfüllen werden.

5.1.1.2. A22 - Zentrumsanschluss

- aufgrund des heutigen Kenntnisstandes wird der Zentrumsanschluss als wichtiges Element des Verkehrskonzeptes, wie es 2005 formuliert wurde, erachtet.

- dieser darf nicht ohne Not und detaillierte Begründung fallen gelassen werden.
- bei der zeitlich vorgezogenen Erneuerung der H2 (A22) ist die Aufwärtskompatibilität sicherzustellen, d.h. dass ein späterer Bau des Zentrumanschlusses, ohne erneute bauliche Massnahmen an der H2, möglich sein wird.
- Bei Kanton und Bund (BAFU) gibt es kritische Stimmen gegen den Zentrumsanschluss. Zur Klärung der Situation, d.h. damit die Stadt nicht über Jahre im Ungewissen gelassen wird, ob der Zentrumsanschluss überhaupt je gebaut werden kann, muss die Situation, im Zusammenhang mit der Planung der Instandsetzung, der H2 geklärt werden.
- der Zentrumsanschluss muss, als „Neuanlage“ alle Planstufen bei Bund (z.B. BAFU), Kanton und Gemeinde durchlaufen; alle berechtigten Organisationen können dann auch Einspruch erheben.

Schlussfolgerungen:

- Vom Kanton wird gefordert, auch für den Zentrumsanschluss die Planungsarbeiten umgehend zu beginnen, so dass die grundsätzlichen Fragen baldmöglichst geklärt werden.
- Der Zentrumsanschluss muss immer als Teil der H2 gesehen und demzufolge auch vom Eigentümer der H2 finanziert werden; d.h. dass nicht aus was auch immer für Gründen dieses Bauwerk irgendwann als „lokaler Wunsch“ klassiert wird und deshalb auch von der Stadt zu finanzieren ist.

5.1.1.3. Abtausch Rosenstrasse vs. Erzenbergstrasse

Die Verkehrsführung der kantonalen Schwerverkehrsroute
Rosenstrasse → Kasinostrasse → Kasernenstrasse anstelle von heute Rosenstrasse → Militärstrasse → Kasernenstrasse
wird befürwortet

Schlussfolgerungen:

- Das Anliegen des Kantons, neben der A22 eine durchgehende Kantonalstrasse für den Schwerverkehr zu haben wird akzeptiert.
- Vom Kanton wird gefordert, der Verkehrssicherheit auch bei Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet grösste Beachtung zu schenken. Sicherheit (Temporeduktion und Velostreifen) ist insbesondere bei der Rosenstrasse ein Thema, da viele Kinder und Jugendliche diese überqueren oder entlang gehen müssen, sei es auf dem Weg zur Schule oder Kindergarten, zum Nordwestschweizerische Kunst- und Geräteturnzentrum Liestal (NKL) oder in den Sport- und Freizeitpark Gitterli.

Rheinstrasse - Kasernenstrasse / ER 2014-120 / ER 2011-152

Der Kanton verschiebt den Rückbau der Rheinstrasse auf die Jahre nach 2020;
als Interimslösung ist eine Instandsetzung vorgesehen.

Schlussfolgerungen:

- Instandsetzung Rheinstrasse vom Schauenburgerkreisel bis zur BLKB Kreuzung
  - beidseitig Velostreifen sind vorgesehen
- Kasernenstrasse
  - Velostreifen wären nur möglich, wenn alle Parkplätze in der Kasernenstrasse aufgehoben würden. Diese Massnahme wäre unverhältnismässig.
  - Die Idee von Velostreifen auf der Kasernenstrasse wird nicht weiter verfolgt.

5.1.1.4. Kantonale Parkplätze

Parzellen Birmannspital und Kreuzboden / ER 2013-035

Der Kanton ist sehr daran interessiert, diese heute als Parkplatz genutzten Parzellen als Wohnzone zu gestalten.

Parzellen rund ums Kantonspital /

Bis das EBL Parkhaus erstellt ist, wird sich in diesem Gebiet nichts ändern. Zurzeit ist die Realisierung blockiert, durch eine Einsprache beim Kantonsgericht.

5.1.2. MiV - Altstadt – Zentrum

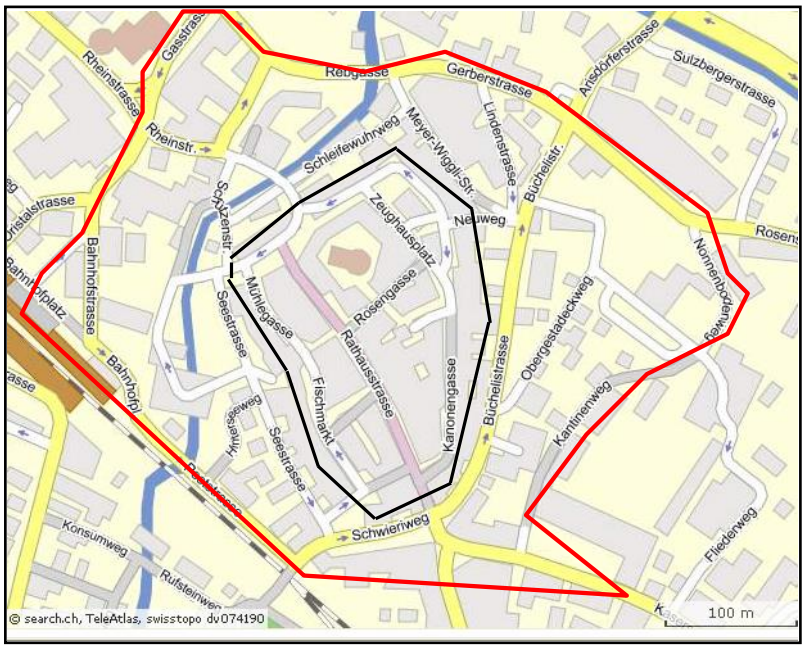


*Abb: **Altstadt** – **Zentrum** – geographische Festlegung*

Fussgänger

- Begegnungszone in der Altstadt bleibt unverändert
- Elephantenbrüggli / ER 2012-219

Schlussfolgerung:

- Diese Idee wird im Zusammenhang mit Testplanung rund um das Gebiet Postareal und Allee geprüft werden.

Parkplätze

Auszug aus der ER-Vorlage „2013-66 Parkierungsvorschriften Revision 2013“

Anzahl Parkplätze in den Parkplatzzonen Stedtli und Zentrum
Eine Reduktion der Anzahl oberirdischer Parkplätze in den Parkplatzzonen Stedtli und Zentrum ist vorerst nicht vorgesehen. Eine Reduktion wird nach der Realisierung des Parkhauses Ziegelhof geprüft (Zeughausplatz)

Parkplatzzone		*Ort*	*Anzahl Parkplätze*	
				Summe
I	*Stedtli*	*Wasserturmplatz*	*24*	*201*
		Fischmarkt	*35*	
		Mühlegasse	*8*	
		Schleifewuhrweg	*3*	
		Schützenstrasse	*5*	
		Rheinstrasse	*4*	
		Rathausstrasse	*3*	
		Zeughausplatz	*18*	
		Zeugghausgasse	*8*	
		Kanonengasse	*12*	
		Stabhofgasse	*9*	
		Büchelistrasse	*19*	
		Allee	*53*	
II a	*Zentrum*	*Seestrasse*	*5*	*47*
		Brunnwegli	*20*	
		Rebgasse	*6*	
		Kasernenstrasse	*16*	
	zentrumsnahe	*SA Burg*		
		Bruckackerweg		
		Obergestadeck		
		Nelkenstrasse		
		Rotackerstrasse		
		Tiergartenstrasse		
		Konrad Peter Areal		

5.1.2.1. Altstadt

Instandsetzen der Gassen, Strassen und Plätze

Zurzeit wird in Zusammenarbeit mit den kantonalen Stellen das Gestaltungskonzept für die noch nicht instand gesetzten Altstadtgassen und Plätze erarbeitet (Details siehe Budget 2014 – ER 2013/76 Seite 39)

Nach dem Wissenstand Sept. 2014 wird folgender Terminplan als realistisch eingeschätzt (weitere Informationen siehe ER-Vorlage „2014-143 Entwicklungsplan 2015-2019“):

.	**Gestaltungs-konzept & Planungskredit**	**Investitions-kredit**	**Realisierung**
	ER-Vorlage	**ER-Vorlage**	**Jahr**
Rathausstrasse / Freihofgasse / Vorplatz Regierungsgebäude (Postulat ER 2014-131)	März 2015	Okt 2015	2016 und ev. 2017
Fischmarkt / Mühlegasse)			2018
Amtshausgasse, Zeughausplatz, Kanonengasse, Zeughausgasse			2019
Vorstadt: Rund um Ziegelhof: Meyer-Wiggli Strasse, Lindenhof, Neuweg	offen	offen	nach Realisierung QP Ziegelhof

Motion ER 2014-124 „Fussgängerzone im Stadtkern“

Vorschläge werden dem Einwohnerrat nach Vorliegen des Gestaltungskonzeptes unterbreitet.

Verkehrs- und Parkplatzregime Fischmarkt / Mühlegasse / Rathaustrasse

Schlussfolgerungen:

- Verkehrs- und Parkplatzregime bleiben bis zur Neugestaltung dieser Strassen unverändert
- Die Parkplatzfrage wird im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Altstadt-Gassen und Plätze thematisiert.
- Rathaustrasse: unverändert keine Parkplätze

Verkehrs- und Parkplatzregime Kanonengasse / Zeughausgasse / Zeughausplatz / Stabhofgasse

Schlussfolgerung:

- Verkehrs- und Parkplatzregime bleiben bis zur Realisierung des QP Ziegelhof unverändert.

5.1.3. Zentrum – rund um die Altstadt

5.1.3.1. Meyer-Wiggli Strasse / Lindenstrasse

Schlussfolgerung:
Verkehrs- und Parkplatzregime bleiben bis zur Realisierung des QP-Ziegelhof unverändert.

5.1.3.2. Schleifenwuhrweg / Seestrasse / Allee

Schlussfolgerungen

- Verkehrs- und Parkplatzregime bleiben unverändert bis neue Parkplätze in einem neuen Parkhaus zur Verfügung stehen.
- Die zeitliche Begrenzung der oberflächlichen Zentrumsparkplätze, insbesondere in der Allee auf 1.5h, kann dazu führen, dass Personen nicht über den Mittag die Restaurants in der Altstadt besuchen.
    - Um dem Vorzubeugen, werden Hinweistafeln aufgestellt, die auf die Parkhäuser Bücheli und Engel hinweisen.
    - Die Auswirkungen des neuen Parkplatzregimes werden evaluiert. Erwartet wurde, dass mit der Neuregelung die oberflächlichen Parkplätze den Kurzzeitparkierern (bis max. 1.5h) vorbehalten bleiben und die Langzeitparkierer die Parkhäuser benützen werden.

5.1.3.3. Wasserturmplatz

Burgstrasse → Wasserturmplatz → Fischmarkt/Mühlegasse → Richtung Basel

Der Gegenverkehr beim Wasserturmplatz führt immer wieder zu kritischen Situationen. Eine Vermutung ist, dass die meisten Autofahrer diese Route nur zur Umgehung der Lichtsignale am Gestadeckplatz benützen. Dem steht gegenüber, dass es für die Autofahrer von der Burg- und Kasernenstrasse möglich sein muss, ohne grosse Umwege Fischmarkt und Allee zu erreichen.

Schlussfolgerungen:

- Das Verkehrsregime bleibt unverändert

- Am Wasserturmplatz geht es darum, eine optimale Balance zwischen den Bedürfnissen des MiV und des OeV zu finden. Es ist wichtig, dass die Infrastruktur des OeV am Wasserturmplatz so ausgebaut wird, dass weiterhin alle Buslinien dort anhalten können und dass Ein- und Aussteigen auch für Behinderte problemlos möglich ist.

5.1.3.4. Büchelistrasse / Bücheliplatz

Die Büchelistrasse wird immer noch hauptsächlich als Durchgangsstrasse benützt.

Schlussfolgerungen

- Die Büchelistrasse wird ab Neuweg (Rumpel) bis zum Gestadeckplatz für den MiV gesperrt (siehe Grafik)
- Mit dieser Massnahme bleibt der Zubringerverkehr für die Geschäfte an der Büchelistrasse und im Bereich Kanonengasse, Zeughausplatz sichergestellt.

Der Busverkehr (Buslinien 78 und 83) kann wie bis anhin durch die Büchelistrasse fahren. Dadurch wird erreicht, dass

- der MiV durch den Kantinenweg / Nonnenbodenweg erfolgen wird
- die Geschäfte an Kanonengasse / Zeughausgasse weiterhin mit dem Auto erreichbar bleiben.

Bücheliplatz

Sichtverhältnisse beim Überqueren der Büchelistrasse von der Kanonengasse herkommend sind nicht optimal.

Schlussfolgerung:
Es werden zusätzlich 1 - 2 runde Betonsitzelemente an der Ecke zwecks Schaffung eines „Aufstellraumes“ (sog. „Auftrittsfläche“) aufgestellt.

5.1.4. MiV ausserhalb des Zentrums

5.1.4.1. Kantinenweg / Nonnenbodenweg – Schulweg / Petition

Wenn die Umlagerung von der Büchelistrasse auf die Route Kantinenweg / Nonnenbodenweg klappt, ergibt sich eine neue kritische Stelle: Um von der Fliederstrasse zum Gestadeckschulhaus zu gelangen, muss der Fussgängerstreifen über den Kantinenweg benützt werden.

Schlussfolgerung:
Zur Verbesserung der Sicherheit dieses Schulwegs wird eine Mittelinsel erstellt.

5.1.4.2. Knoten Burgstrasse/Kasernenstrasse

Mit einer Änderung der Vortrittsverhältnisse könnte der Verkehr von der Burgstrasse Richtung Kantinenweg geleitet werden. Obwohl eine dem Verlauf der Kantonsstrassen entsprechende Vortrittsregelung gewisse Vorteile hätte, waren im Rahmen einer Vernehmlassung, innerhalb der kantonalen Amtsstellen, zahlreiche Nachteile aufgeführt worden:

- TBA-OeV: 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).

Schlussfolgerung:
Es bleibt die heute gültige Vortrittsregelung

5.1.4.3. Heidenlochstrasse – Durchgang nach Lausen

Mit den Investoren des QP Cheddite ist vereinbart, dass die Bewohner dieser Überbauung aus der Tiefgarage sowohl Richtung Lausen als auch Richtung Liestal fahren können. Ein Schleichverkehr soll aber verhindert werden.

Schlussfolgerung:
Diese Strasse bleibt auch nach der Realisierung der QPs Heidenweid, Grammet und Cheddite ab Grenze zu Lausen für den MiV gesperrt.

5.1.4.4. Mühlemattstrasse – ER 2012-033a

- Tempo 30 ist realisiert
- Veloweg entlang der Ergolz ev. möglich im Zusammenhang mit der Instandsetzung der A22 (keine verbindliche Zusage des Kantons)

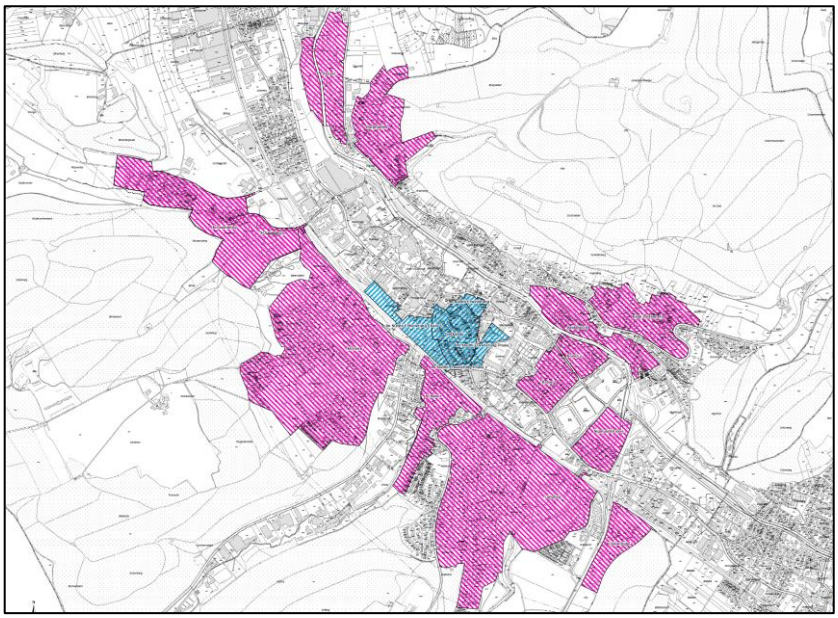
5.1.4.5. Ausfahrt Oskar-Bider Quartier → Waldenburgerstrasse / ER2013-051a

Schlussfolgerung:
Es gibt keine neuen Erkenntnisse, die eine Änderung des gültigen Verkehrsregime rechtfertigen würde.

5.1.4.6. Tempo 30 Zonen / ER 2003-161; 2005-041; 2009-069

Tempo 30 Zonen sind in folgenden Gebieten etabliert

Tempo 30 Gebiete	**Tempo 30 Gebiete**
Sichternstrasse / Wiedenhubstrasse / Goldbrunnenstrasse	Rosen
Heidenlochstrasse	Sichtern
Langhag	Kessel
Schwieri	Schauenburg
Oskar Bider	Burghalden
	Mühlemattstrasse



violett: Tempo 30
blau: Begegnunszone

5.1.4.7. Bedarf nach zusätzlichen Tempo 30 Zonen

Bei den Kantonsstrassen durch das städtische Siedlungsgebiet divergieren die Interessen des Kantons und denjenigen der Anwohner sehr stark. Der Kanton will uneingeschränkt Tempo 50, die Anwohner, insbesondere im Interesse der Sicherheit für die Kinder und Betagten, Tempo 30.

Diskussionen laufen z.Z. im Zusammenhang mit der

- Seltisberger- und der Rosenstrasse
- Radackerquartier

Schlussfolgerung:
Die Stadt setzt sich weiterhin für sichere Strassen im Gemeindegebiet ein, was bei kritischen Strassenabschnitten nur mit Tempo 30 erreicht werden kann.

5.1.4.8. Fussgängerstreifen in Tempo 30 Zonen / ER 2013-044a

Schlussfolgerung:
Grundsätzlich werden alle Erkenntnisse unterstützt, die die Sicherheit auf allen Strassen im Gemeindegebiet erhöhen – leider wird die von den Anwohnern gefühlte Unsicherheit oft nicht von den Kantonalen Stellen geteilt.

Tempo 30 Regelung und Fussgängerstreifen schliessen sich nicht gegenseitig aus. Es gibt schon jetzt Fussgängerstreifen im Tempo 30 Zonen, z.B. Goldbrunnenstrasse und Wiedenhubstrasse.

5.1.5. Parkhäuser

5.1.5.1. Parkleitsystem

Ein Parkleitsystem könnte für Besucher des Zentrums sehr hilfreich sein.

Schlussfolgerung:
Mittelfristig wird ein Parkleitsystem angestrebt, so dass ins Zentrum fahrende Automobilisten sofort sehen, wo es in Parkhäusern freie Parkplätze hat.
Die Begrenzung der oberflächlichen Zentrumsparkplätze, insbesondere in der Allee, kann dazu führen, dass Personen nicht über den Mittag die Restaurants im Stedtli besuchen. Um dem Vorzubeugen, werden z.B. in der Allee Hinweistafeln aufgestellt, die auf die Parkhäuser Bücheli und Engel hinweisen.

5.1.5.2. Parkraumbewirtschaftung / ER 2012-027

Schlussfolgerung:
Die Stadt hat sich mit der Liquidierung der Parkhaus Bücheli AG aus der PP-Bewirtschaftung zurückgezogen. Es besteht keine Absicht, dass sich die Stadt wieder in diesem Markt engagiert.

5.1.5.3. Parkhaus Ziegelhof

Es wird immer noch davon ausgegangen, dass der QP Ziegelhof und das darin vorgesehen Parkhaus realisiert werden

5.1.5.4. Parkhaus Rebgarten

Die im QP Rebgarten (ER 2010-146) vorgesehenen öffentlichen 85 Parkplätze sind als Ersatz für die 53 Parkplätze in der Allee und Seestrasse gedacht. Zurzeit finden Verhandlungen mit den neuen Besitzern des QP Rebgartens statt. Sofern diese, die vom ER geforderten Bedingungen für die Erstellung der 85 öffentlichen Parkplätze (Reduktion des Strukturbeitrags) akzeptieren.

5.1.5.5. Parkhaus Postareal

Eine neue Option als Ersatz für die Parkplätze in der Allee, eröffnet sich möglicherweise im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Postareals

5.2. OeV – Öffentlicher Verkehr

5.2.1. Busliniennetz

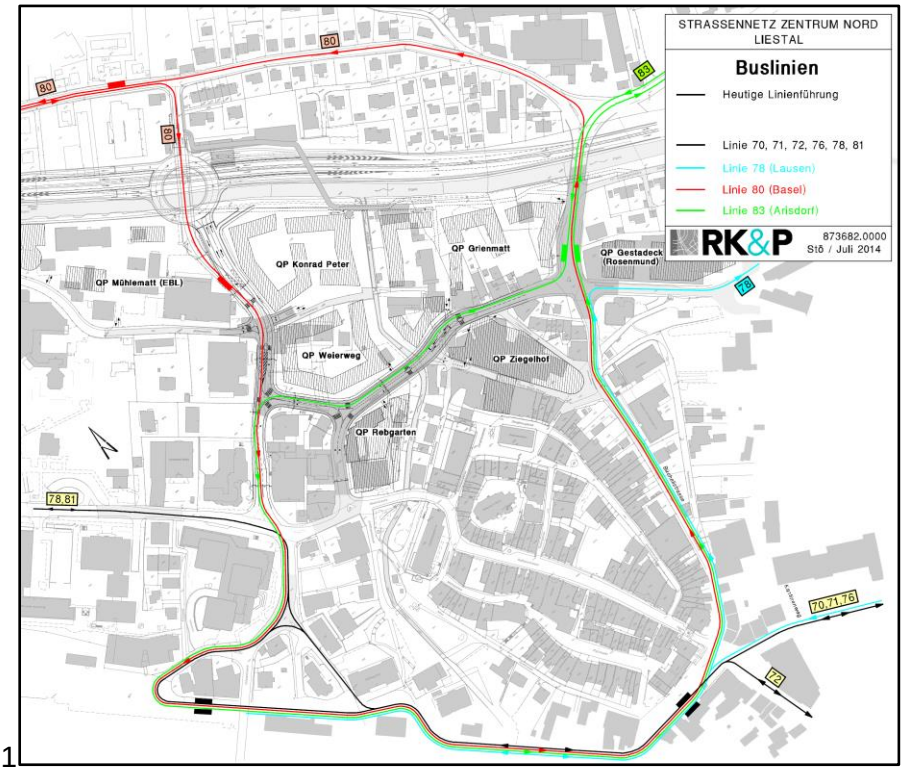
Wasserturmplatz

Der Wasserturmplatz soll neben dem Bahnhof eine zentrale Bushaltestelle sein: Alle Quartiere sollen diese und somit das Stedtli ohne umzusteigen erreichen können.

Schlussfolgerung
Gemäss dieser strategischen Ausrichtung wird jede Änderung von Buslinien abgelehnt, die zum Ziel haben, einzelne Buslinien nicht mehr über den Wasserturmplatz zu führen.

Hinweis:

Für die Buslinien 80 und 83 werden vom Kanton und der AAGL auch Optionen diskutiert, die nicht über den Wasserturmplatz, sondern vom Bahnhof direkt zur Kreuzung bei der BLKB gehen.



1

Abb.: heutige Buslinienführung im Zentrumsbereich

5.2.1.1. Büchelistrasse / ER 2012-120

Schlussfolgerung:

- Die Busse Nr. 80 und 83 fahren weiterhin (alle halbe Stunde) durch die Büchelistrasse.
  - Eine Konsequenz daraus ist, dass es nicht möglich ist, den Bauernmarkt auf den Bücheliplatz zu verschieben.

5.2.1.2. Erschliessung Zentrum Nord

Gebiet QP Weierweg und QP Aurisa
mit dem Bus Nr. 80 / Haltestelle bei der Gasstrasse

Gebiet QP Gstadig – Gestadeckplatz

mit dem Bus Nr. 83 / Haltestelle beim Gestadeckplatz

5.2.1.3. Gebiet QP Heidenweid bis QP Cheddite - Buslinie 78

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.

Schlussfolgerung:
Neue Bushaltestelle der Linie 78 zwischen dem Knoten Heidenlochstrasse/Grammetstrasse und der Gemeindegrenze wird erstellt.

5.2.2. Bushaltestellen Wasserturmplatz

5.2.2.1. Bushaltestelle Richtung Kasernenstrasse

Um diese Bushaltestelle, bzw. deren Erweiterung gehen die Meinungen weit auseinandergehen. Es geht um die Frage der optimalen Balance zwischen MiV und OeV.

Die Zielsetzung der Stadt ist, dass alle Buslinien über den Wasserturmplatz führen und so zu einem wichtigen Eingangstor für das Stedtli bleibt. Der geeignete Lösungsansatz muss noch weiterentwickelt werden.

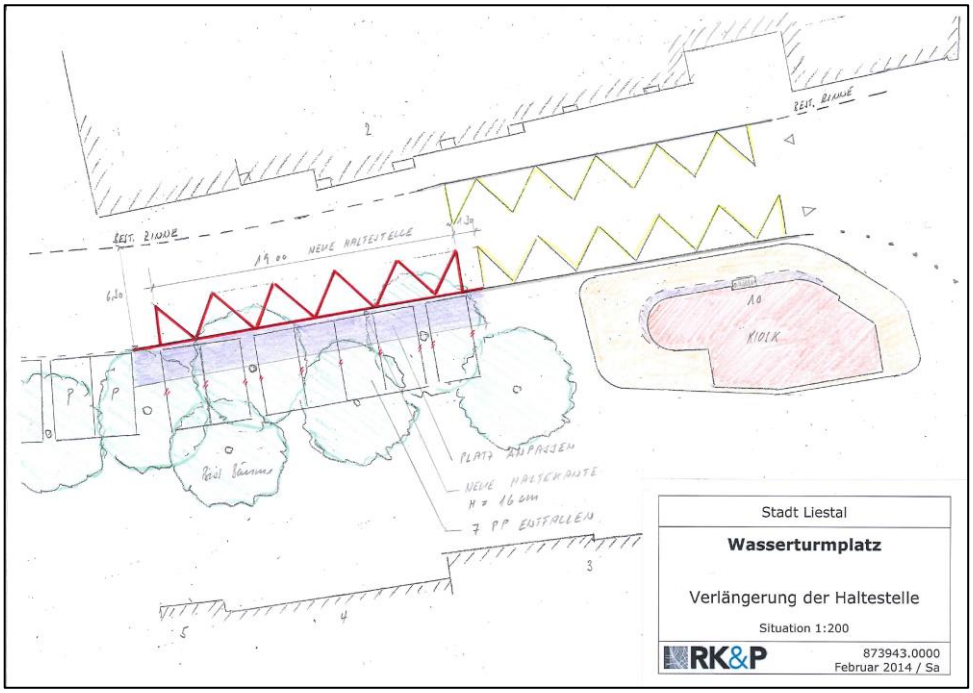


Abb.: Wasserturmplatz – Bushaltestellen

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 Büchelistrasse (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 Behinderten-Einstieg) wird bei einer so starken Haltestelle dringend abgeraten.

Schlussfolgerung:
Die Bushaltekante wird verlängert, so dass gleichzeitig bei 2 Bussen behinderten gerecht umgestiegen werden kann. Dies hat zur Folge, dass am Wasserturmplatz 7 Parkplätze aufgehoben werden.

5.2.2.2. *Bushaltestelle Richtung Bahnhof*

Keine Änderung notwendig: die Haltestelle funktioniert gut mit dem grosszügig bemessenen Unterstand.

5.2.3. Ortsbus: Erschliessung der Quartiere Sichtern, Frenkenbündten und Rosen / ER 2010-135 / ER 2013-049 /

Die Gebiete

- Sichtern
- Frenkenbündten
- Rosenquartier

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 nächsten Abbildung dargestellt, diejenige der SBB schwarz (Kreis = 600m Radius um den Bahnhof)

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.

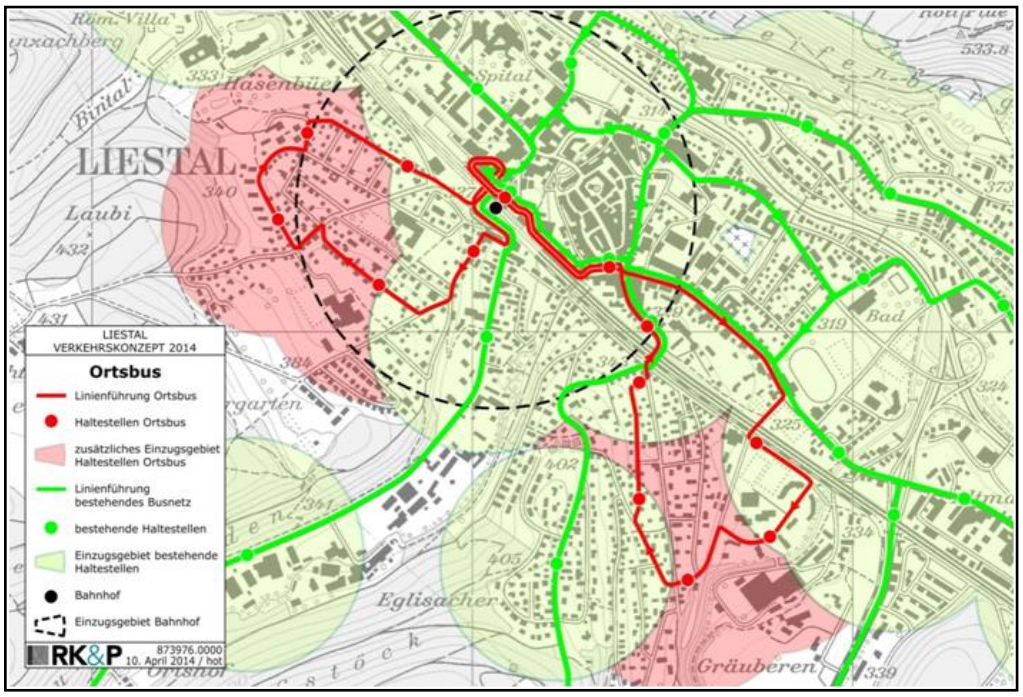


Abb: Ortsbus – mögliche Schleife

Die Einführung einer neuen Ortsbuslinie mit einem Kleinbus (25 – 30 Plätze) erzeugt Betriebskosten von ca. TCHF 350 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.

Schlussfolgerungen

- Da die Siedlungsdichte in diesen Quartieren relativ niedrig ist und sich aufgrund der Siedlungsstruktur in den nächsten Jahren auch nichts ändern wird, müssten die Kosten für diese Buslinie von der Gemeinde getragen werden. Das Kosten/Nutzen Verhältnis rechtfertigt diese Aufwendungen (ca. TCHF 350/Jahr) nicht.
- Die Option Ortsbus wird nicht weiter verfolgt.

5.2.4. SBB

Ziele:
- attraktive Schnellzugsverbindungen nach Bern, Zürich, Luzern
- ¼ h Takt nach Basel

5.2.4.1. Schnellzughalte in Liestal

Es darf nicht davon ausgegangen werden, dass in Liestal Schnellzughalte ein Selbstläufer sind. Deshalb ist es notwendig, dass die Stadt in den entsprechenden Fahrplangremien präsent ist und gehört wird.

5.2.4.2. Wendegleis – ¼ h Takt nach Basel

Grundsätzlich ist der Bedarf bei der SBB unbestritten und dessen Finanzierung nach der erfolgreichen Fabi-Abstimmung gesichert. Das Wendegleis ist Teil der Planungen 4-Spur Ausbau und Bahnhofempfangsgebäude.

5.2.5. Waldenburgerbahn- WB

Die WB ist ein wichtiger Zubringer nach Liestal und in Kombination mit der S-Bahn (Wendegleis) nach Basel. Diese OeV Angebote sind ein wesentlicher Beitrag zur Verminderung des MiV Pendlerverkehrs.

5.3. Langsamverkehr

5.3.1. Radrouten

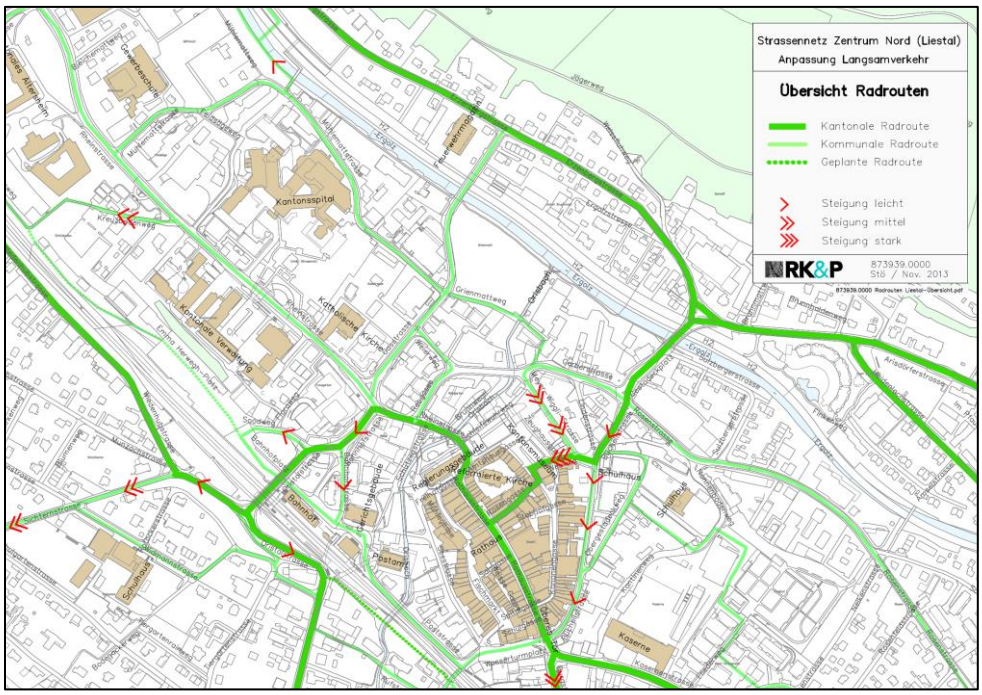


Abb.: Übersicht Radrouten Liestal Zentrum Nord (heutiger Zustand)

Die Weiterentwicklung der Radrouten wird im Rahmen des „Agglomerationsprogramms Basel, 2. Generation“ geprüft.
(AggloBasel siehe z.B. http://www.agglobasel.org/info-zentrum/2-generation/ “).

5.3.1.1. Veloroute: Wiedenhubstrasse – Oristalstrasse – Gartenstrasse – Gitterlistrasse entlang der SBB/WB Bahn /
ER 2014-134 / ER 2014-138

Schlussfolgerung:
Im Rahmen des 4-Spurprojektes ist diese Option in den Planungsprozess eingebracht worden. Vor Illusionen wird gewarnt, sowohl bezüglich der Machbarkeit, als auch über die Kosten, die von der Stadt übernommen werden müssten.

5.3.1.2. Kasernenstrasse – Velostreifen / ER 2011-152

Velostreifen wären nur möglich, wenn alle Parkplätze in der Kasernenstrasse aufgehoben würden. Diese Schlussfolgerung: wäre unverhältnismässig.

Schlussfolgerung:
Die Idee von Velostreifen auf der Kasernenstrasse wird nicht weiter verfolgt.

5.3.2. Veloabstellplätze

Insbesondere rund um den Bahnhof gibt es noch kein klares Konzept und es fehlt ein genügendes Angebot. Das Thema ist in den Planungen 4-Spur, Bahnhofgebäude und Postareal aufgenommen. Zusätzliche Veloabstellplätze werden von der SBB nicht gratis zu haben.

Schlussfolgerung:
Rund um Bahnhof- und Postareal und auf der Seite Oristalstrasse müssen genügend bewachte und unbewachte Veloabstellplätze zur Verfügung gestellt werden.

5.3.3. Fussgänger

Ziele:
- durchgängiges, sicheres Radroutennetz
- attraktive und sichere Veloabstellplätze
- sichere, gut begehbare, behindertengerechte Fussgängerwege
- sichere Schulwege

5.3.3.1. Schulwege

Sichere Schulwege haben oberste Priorität und müssen laufend neu erarbeitet werden. Es gibt nicht DIE Schlussfolgerung, oft sind es Kleinigkeiten, die zu einer markanten Verbesserung führen.

heute bekannte kritische Orte (Beispiele)

- Nonnenbodenweg → Gestadeckschulhaus
- Ahornstrasse
- Rheinstrasse – Mühlemattschulhaus