



Stadt Liestal

Einwohnerrat

Bau- und Planungskommission

2014/144a

Verkehr 2014 - Bericht der Bau- und Planungskommission (BPK) betreffend Vorlage „Liestal-Verkehr 2014“; Sammelvorlage betreffend Vorstössen Nr. 2010/135, Nr. 2011/152, Nr. 2012/219, Nr. 2012/9, Nr. 2012/21, Nr. 2012/27, Nr. 2013/49, Nr. 2013/51, Nr. 2013/71, Nr. 2013/83 und Nr. 2014/124

1. Rechtliche Grundlage

Der Einwohnerrat überweist die Sammelvorlage an die BPK.

2. Beratungen der BPK

2.1 Allgemeines

Die BPK berät die Vorlage an ihren Sitzungen vom 19. Januar 2015, 27. Januar 2015, 2. Februar 2015 und 2. März 2015. Neben Stadtrat Peter Rohrbach begrüsst die Kommission Herrn Markus Stöcklin (Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG [RK&P]). Zur letzten Sitzung lädt sie ausserdem die Herren Klaus Obermeyer (Erne AG, Betreiberin des Parkhauses Bücheli) und Thomas Bretscher (Manor) ein.

2.2 Vorbemerkungen

Grundlage der Kommissionsberatungen bilden die stadträtliche Sammelvorlage „Liestal – Verkehr 2014“ und der Bericht der RK&P „Verkehrskonzept Liestal – Zwischenbilanz 2014“.

Darüber hinaus werden die folgenden Vorstösse diskutiert und abgehandelt:

- Postulat 2013/49: Ortsbus-Bedürfnisabklärung (M. Franke)
- Postulat 2010/135: ÖV-Anbindung Rosenquartier (P. Furrer)
- Postulat 2011/152: Sicheres Velofahren auf den Kantonsstrassen (BPK)
- Postulat 2012/9: Parkplatzanlagen Kanton (HP. Meyer)
- Postulat 2012/21: Zeughausplatz-Aufwertung (D. Stoll)
- Postulat 2012/27: Parkraum-Bewirtschaftungskonzept (M. Bischof / M. Spiess)
- Postulat 2012/219: „Elefantenbrüggli“/“bank-square-arch“ (P. Furrer / P. Porchet / HP. Zumsteg / HP. Meyer / W. Leimgruber)

- Postulat 2013/51: Ausfahrt Oskar-Bider-Quartier (HR. Schafroth)
- Postulat 2013/71: Verkehrs- und Mobilitätsstrategie (D. Stoll)
- Postulat 2013/83: Bücheliplatz – Befreiung vom Durchgangsverkehr (D. Stoll / R. Gutzwiller / HP. Zumsteg / M. Bischof / HP. Meyer)
- Motion 2014/124: Fussgängerzone Stadtkern (P. Küng)

Im Vorgang zur Beratung wurden die obgenannten Ratsmitglieder (im Falle deren zwischenzeitlicher Demission: das jeweilige Fraktionspräsidium) zur Stellungnahme eingeladen. Die einzige Rückmeldung erfolgte von einem Postulanten in Sachen „Bücheliplatz“ (2013/83), welcher sich am 15. Januar 2015 vernehmen liess.

Des Weiteren wurden der BPK drei Schreiben (1 x in Sachen „Rheinstrasse / Mühlemattstrasse“, 2 x betreffend „Verkehrsregime Büchelistrasse“) zugestellt. Zudem erlangte die Kommission Kenntnis von einer Maturarbeit vom 23. September 2014 mit dem Titel „Verkehrsplanung in Innenstädten“. In dieser wurde der Frage nachgegangen, wie der Bücheliplatz in Liestal verkehrstechnisch optimiert werden kann. Auch die Aussagen dieser Unterlagen liess die BPK in die Beratung miteinfließen.

2.3 Aufbau des vorliegenden Berichts

Die BPK verständigt sich darauf, in ihrer Beratung gewisse Themen „vor die Klammer zu ziehen“. Es sind dies:

- Wasserturmplatz
- Bücheliplatz
- Parkplatzregime/Einkaufszentrum Liestal
- Zentrumsanschluss
- Rheinstrasse/Mühlemattstrasse

Entsprechend diesem Vorgehen setzt sich der vorliegende Bericht eingangs mit den erwähnten, eher übergeordneten Themen auseinander (2.4), um im Folgenden auf die einzelnen Vorstösse einzugehen (2.5).

2.4 Übergeordnete Themen

a. Wasserturmplatz

Nach Auffassung des Stadtrats ist der Wasserturmplatz (abgesehen vom Bahnhof) Liestals zentraler Punkt für den öffentlichen Verkehr (ÖV). Die RK&P zeigt auf, dass die heutige Infrastruktur bei der aktuellen Anzahl Busse und Fahrgäste ungenügend sei. Das Problem akzentuierte sich insbesondere zur Mittagszeit: Beim schmalen Wartebereich würden derart viele Schülerinnen und Schüler (und weitere Personen) warten, dass die Busse nicht an die vorgesehene Haltekannte fahren könnten und ein Sicherheitsproblem entstehe. Um die Situation zu entschärfen, würden heute zur Mittagszeit jeweils zwei Sicherheitskräfte eingesetzt (Kostenpunkt für die Stadt: rund CHF 18'000.00/Jahr). Weiter komme es auf dem Wasserturmplatz regelmässig zu langen Buswartezeiten (inkl. Stau der dahinter stehenden Autos),

da alle Buslinien in einem Zeitfenster von zwei Minuten vom Bahnhof abfahren würden. Aus der Not heraus öffneten heute z.T. auch die hinten anstehenden Busse ihre Türen, sodass die Fahrgäste auf der Höhe der Parkfelder aussteigen müssten. Auch dies sei der Verkehrssicherheit alles andere als zuträglich. Darüber hinaus widerspreche die Handhabung den Vorgaben des Behindertengesetzes. Der Stadtrat schlägt (nach Rücksprache mit dem Kanton, der AAGL und der RK&P) deshalb eine Doppel-Bushaltestelle, d.h. eine zusätzliche Halteposition für einen zweiten Gelenkbus, vor. Mit dieser Massnahme wäre der Verlust von sieben Parkplätzen verbunden.

Den Mitgliedern der BPK bereitet die Sicherheitssituation am Wasserturmplatz ebenfalls gewisse Sorgen. Als besonders problematisch erachtet sie die Unsitte, dass die stehenden Busse heute z.T. mittels waghalsigen Manövern und mit übersetzter Geschwindigkeit überholt werden. Um dem entgegenzuwirken, **fordert die Kommission einstimmig, dass auf dem Wasserturmplatz im Bereich der Bushaltestelle eine Sicherheitslinie angebracht wird** (beachte: ein Überholverbot ist bei ruhendem Verkehr nicht möglich; die Parkplätze auf dem Wasserturmplatz können bei dieser Massnahme nach wie vor von beiden Seiten her angefahren und verlassen werden).

Für die Kommission ist unbestritten, dass der Wasserturmplatz ein zentraler Busumschlagsplatz bleiben soll. Die Ankündigung, dass der verlängerten Bushaltekante sieben Parkplätze zum Opfer fallen, stösst aber nicht auf Begeisterung. Die Diskussion alternativer Standorte (Haltestelle auf der Höhe des Kiosks oder auf dem Bücheliplatz) zeigt, dass andere Optionen nicht realisierbar oder nicht empfehlenswert sind (Kiosk: keine Verbesserung der Situation, stehende Busse könnten nur via Gegenfahrbahn überholt werden, für Buslinien 78/80/83 ohne Nutzen, aufwändige Platzanpassung etc.; Bücheliplatz: würde vom Kanton nicht akzeptiert, vor Manor-Gebäude müsste Haltekante gebaut werden, was den Platzcharakter zerstören würde, Zersplitterung der Bushaltestelle „Wasserturmplatz“, weitere, derzeit nicht abschätzbare Folgeprobleme etc.). Nachdem die erweiterte Haltestelle somit standortgebunden ist, stellt sich für die BPK die Frage, ob nahe gelegene Ersatz-Parkplätze angeboten werden könnten. Eine Abklärung durch die Stadtverwaltung ergibt, dass bei der Durchfahrt zum Kantinenweg und an der Meyer Wiggli-Strasse keine (weiteren) Parkplätze zur Verfügung stehen. Mit einer eventuell möglichen Miete von kantonseigenen Parkplätzen am Schleifenwuhweg lassen sich die zur Diskussion stehenden Parkplätze nicht wirklich ersetzen. Die Parkhäuser scheinen demnach die einzige Alternative in unmittelbarer Gehdistanz zu sein. Eine kürzere Haltekante für einen Gelenk- und einen Normalbus (anstatt zwei Gelenkbusse) würde anstatt sieben nur fünf Parkplätze "kosten", könnte aber die obgenannten Probleme nur teilweise lösen. Auch diese Variante wird deshalb verworfen.

Nach Prüfung aller Aspekte stellt die BPK fest, dass die vom Stadtrat vorgeschlagene Doppelhaltestelle die einzige umsetzbare Option ist. Ein Kommissionsmitglied ist indessen nicht überzeugt, dass sich die sicherheitstechnische Situation am Wasserturmplatz durch die Verlängerung der Haltekante gross verändern wird. Vielmehr dürfte sich die Menschenmenge seiner Ansicht nach auch künftig im Bereich des Unterstands aufhalten. Um eben dies zu verhindern, **empfiehlt die BPK dem Stadtrat einstimmig, die Fläche im ausgebauten Bereich so auszugestalten, dass die gewünschte Personenverteilung erreicht wird (Sitzgelegenheiten etc.)**. Dabei wäre auch zu prüfen, ob allenfalls die Billettautomaten versetzt

werden müssen. Ein anderes Kommissionsmitglied sieht zwar keine Alternative zu der vom Stadtrat vorgeschlagenen Massnahme, findet aber, dass der Verlust der Parkplätze für das Gewerbe schwer wiege, weshalb es sich dem stadträtlichen Vorschlag nicht anschliessen könne.

Die Kommission beantragt dem Rat daher mit 6:1 Stimmen, dem stadträtlichen Antrag betreffend Erweiterung der Bushaltestelle auf dem Wasserturmplatz zu folgen bzw. den im Budget 2015 (2014/146) vorgesehenen Betrag von CHF 100'000 nunmehr zu sprechen, nachdem der Rat in der Sitzung vom 17. Dezember 2014 dem Antrag der BPK um Behandlung dieser Position im Rahmen der Verkehrsvorlage entsprochen hat. Eine Sondervorlage ist nach Ansicht der Kommission nicht erforderlich.

b. Bücheliplatz

Mit dem Postulat 2013/83 wurde der Stadtrat gebeten, zu prüfen, wie der Bücheliplatz vom Durchgangsverkehr befreit werden kann. Die RK&P legt in diesem Zusammenhang dar, dass die Verlagerung des Verkehrs von der Büchelistrasse auf die Achse Kantinenweg - Nonnenbodenweg Bestandteil des kommunalen Verkehrskonzepts sei. Zählungen hätten ergeben, dass sich die Belastung der Büchelistrasse zwischen 2002 und 2014 um circa 2/3 reduziert habe, was ein ansehnlicher Erfolg sei. Um den Bücheliplatz weiter zu entlasten, werde empfohlen, mit der in der Vergangenheit verfolgten „Politik der kleinen Schritte“ fortzufahren. Der Stadtrat führt aus, dass er um die Expertenmeinung wisse, es ihm aber wichtig sei, die Anliegen aus der Bevölkerung bzw. aus dem Einwohnerrat ernst zu nehmen. Er schlägt deshalb vor, die Büchelistrasse ab Neuweg (Rumpel) bis zum Gestadeckplatz für den motorisierten Individualverkehr (MIV) (nicht aber für den ÖV) zu sperren (unter Einsatz eines versenkbaren Pollers).

Die BPK nimmt zur Kenntnis, dass in der Büchelistrasse bereits einiges erreicht wurde. Ihr ist es wichtig, dass der Durchgangsverkehr weiter reduziert wird, wobei die Zufahrt zu den Geschäften sichergestellt sein muss. Das Verkehrsregime soll zur Attraktivität des Einkaufszentrums Liestal beitragen und das Gewerbe in keinsten Weise zurückbinden.

Die Kommission diskutiert verschiedene Optionen, wie diese Zielsetzung erreicht werden kann. Dabei wird ihr aufgezeigt, dass ein Verkehrsregimewechsel (Einfahrt in die Büchelistrasse vom Gestadeckplatz her) aus technischen Gründen nicht möglich ist, zumal in der Rosenstrasse keine Abbiegemöglichkeiten vorhanden sind. Weiter lässt sich feststellen, dass die Stadt sämtliche denkbaren Begleitmassnahmen im Umfeld des vorliegend interessierenden Perimeters gründlich abgeklärt hat. Dabei erweisen sich eine Änderung der Vortrittsverhältnisse beim Knoten Burgstrasse / Kasernenstrasse oder eine Umarkierung im Bereich Kasernenstrasse / Kantinenweg als nicht verfolgenswert bzw. als nicht realisierbar (vgl. auch Seite 46 des Berichts von RK&P). Die von einem Kommissionsmitglied angeregte Massnahme, die Begegnungszone in der Poststrasse zugunsten einer Tempo 30-Zone aufzuheben, wird von den übrigen BPK-Mitgliedern abgelehnt, da auf der Achse Postplatz - Poststrasse - Wasserturmplatz Kontinuität herrschen sollte und die Massnahme das Gebiet Wasserturmplatz / Büchelistrasse nicht entlasten könnte. Eine Verlagerung des Busverkehrs auf den Kantinenweg / Nonnenbodenweg ist für die BPK kein Thema, nachdem ihr aufge-

zeigt wird, dass der ÖV dadurch mit nicht tolerierbaren Fahrzeitverlängerungen konfrontiert wäre (beim ÖV geht es aufgrund des engen Zeitplans um jede Sekunde).

In Sachen Bücheliplatz bekennt sich die Kommission nach angeregter Diskussion schliesslich zur „Politik der kleinen Schritte“. Zunächst soll versucht werden, die Büchelstrasse mittels (weiteren) „weichen“ Massnahmen dauerhaft zu entlasten. Ein Augenmerk muss dabei auf die Verkehrssicherheit gelegt werden, zumal in dieser Hinsicht noch Nachholbedarf besteht. **Konkret schlägt die BPK einstimmig vor, die folgenden Vorkehrungen zu treffen:**

- **Die Töpfe beim Café Mühleisen sind durch kleinere Töpfe zu ersetzen, um die Sichtverhältnisse beim Törlplatz zu verbessern.**
- **In der Büchelstrasse ist eine zusätzliche Sitzgelegenheit bei der Garage zu erstellen. Dies verengt die Fahrbahn, schützt die (ggf. aus dem Durchgang herausseilenden) Fussgänger und wirkt auf eine Temporeduktion hin.**
- **Die Begegnungszone soll bis zum Neuweg (Rumpel) erweitert, die Rotlichtphase bei der Lichtsignalanlage (LSA) am Gestadeckplatz empfindlich verlängert werden. Die Route Kantinenweg - Nonnenbodenweg soll fühlbar schneller sein. Die geltende, nach Ansicht der RK&P an sich „richtige“ Verkehrsführung kann so beibehalten werden. Zugleich wird das heutige Verkehrskonzept (vgl. oben) betont.**
- **Punktuell können Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden. Auch der Einsatz von Geschwindigkeitsanzeigen (vgl. früher Seestrasse) ist denkbar.**
- **Parallel dazu sollen die obigen Massnahmen unter Einsatz von regelmässigen Verkehrsmessungen (anhand von Fakten) auf ihre Wirksamkeit hin überprüft werden.**

Sollte der Kanton nicht bereit sein, die LSA am Gestadeckplatz entsprechend den Wünschen der Stadt zu steuern oder erweisen sich die obigen Massnahmen (nach Auswertung der Verkehrsmessungen) mittelfristig als wirkungslos, soll das vom Stadtrat vorgeschlagene Regime (Sperrung der Büchelstrasse ab Neuweg bis zum Gestadeckplatz für den MIV, vgl. oben und Seite 7 der Sammelvorlage) umgesetzt werden. Wer in der Büchelstrasse ein Geschäft betreibt und zum Zwecke der Anlieferung o.dgl. auf einen direkten Durchgang zum Gestadeckplatz angewiesen ist, sollte die Möglichkeit hierzu erhalten (z.B. durch Aushändigung einer Steuerung für den Poller).

c. Parkplatzregime/Einkaufszentrum Liestal

Unter Bezugnahme auf die Motion 2014/124 erklärt der Stadtrat, das Verkehrs- und Parkplatzregime im Bereich Fischmarkt / Mühlegasse / Rathausstrasse bleibe bis zur Neugestaltung der Altstadtgassen unverändert. Die Parkplatzfrage werde im Zusammenhang mit den Gestaltungsarbeiten thematisiert, wobei in der Rathausstrasse unverändert keine Parkplätze angeboten werden sollen. Im Bereich Kanonengasse / Zeughausgasse / Zeughausplatz / Stabhofgasse bleibe das Regime bis zur Realisierung des QP Ziegelhofs unverändert. Die Kommission steht einhellig hinter diesem Vorgehen.

Da es noch eine Weile dauern wird, bis die Parkhäuser (Ziegelhof, Rebgarten, ggf. Post etc.) realisiert sind, stellt sich die BPK die Frage, ob am bisherigen Parkplatzregime in der Altstadt festgehalten werden soll oder ob gewisse Neuerungen allenfalls Vorteile bringen könnten. So wäre es etwa denkbar, auf den Zufahrten ins Stedtli (Neuweg / Fischmarkt) sowie auf den Stedtli-Ausfahrten (Amtshausgasse / Mühlegasse) Bewirtschaftungs-Instrumente (beispielsweise Schranken oder Poller) zu installieren. Der Raum Altstadt wäre dann eine Art grosses Parkhaus, womit die dortigen Parkplätze u.U. besser bewirtschaftet werden könnten (z.B. liesse sich das Problem der Dauerparkierer dadurch elegant lösen). Entscheidend wäre bei diesem System, dass ein zentrales Parkleitsystem angebracht wird. In diesem wären alle Parkhäuser und die frei verfügbaren Parkplätze anzuzeigen. So liesse sich der Suchverkehr entscheidend eindämmen und könnte sich der motorisierte Kunde jederzeit orientieren. Ohne sich bis ins letzte Detail mit diesem Regime auseinandergesetzt zu haben, findet die Kommission die Idee interessant. **Sie lädt den Stadtrat daher einstimmig ein, die Vor- und Nachteile (inkl. Kosten) eines derartigen Systems mit Schranken/Poller und Parkleitsystem zu prüfen und dem Rat Bericht zu erstatten.**

Eine weitere altbekannte Thematik sind die Parkgebühren. Hier hat der Stadtrat unlängst beschlossen, die Gratisstunde wieder einzuführen. Auch wenn die RK&P darauf hinweist, dass die Parkplätze im Stedtli aus Expertensicht eher verstärkt bewirtschaftet werden sollten, steht die BPK hinter dem stadträtlichen Entscheid. Für Diskussion sorgen hingegen die Parkgebühren in den Parkhäusern. Diese werden z.T. als (zu) hoch wahrgenommen; es herrscht der Eindruck, die Parkhäuser seien nur wenig ausgelastet und die Autofahrer würden nach wie vor die oberirdischen Parkplätze im Stedtli bevorzugen. Um sich ein realistisches Bild über die Situation verschaffen zu können, werden Vertreter der Erne AG (Betreiberin des Bücheli-Parkings) und der Manor eingeladen. Die Herren Obermeyer und Bretscher zeigen der Kommission auf, dass die Entwicklung in punkto Kundenaufkommen aus ihrer Sicht erfreulich sei. So benutzten im Juli 2013 noch rund 10'400 Autos das Parkhaus Bücheli. Im Juli 2014 waren es bereits 13'900 Autos, was einer bemerkenswerten Steigerung von über 30 Prozent entspricht. Festgestellt wurde, dass die durchschnittliche Parkdauer eine Stunde oder weniger beträgt. Im Übrigen seien die Gebühren inzwischen mit jenen des Parkhauses Engel abgestimmt und ein 30' Gratisparking (bei einem Einkauf bei Manor; die KMU Liestal führt ein ähnliches Angebot) eingeführt worden. Dies habe allerdings nicht zu einer besseren Auslastung des Parkhauses geführt, woraus sich ableiten lasse, dass die Gebühr nicht der alles bestimmende Faktor ist.

Die BPK nimmt die obigen Ausführungen zur Kenntnis und stellt sie in einen übergeordneten Kontext. So lässt sich feststellen, dass Liestal eine überproportionale Kaufkraft aufweist. Diese Kaufkraft müsste sich eigentlich in Kundenfrequenzen ummünzen lassen. Ziel müsste sein, dass Liestal als attraktives Einkaufs- und Erlebniszentrum wahrgenommen wird, so dass sich mehr Leute länger (über eine Stunde hinaus) im Stedtli aufhalten und die dortigen Angebote nutzen. Über die Gründe, weshalb in dieser Hinsicht heute noch Nachholbedarf besteht, kann momentan nur spekuliert werden. Mit reinen Vermutungen lässt sich das Problem aber nicht lösen. Vielmehr müssten die Hintergründe des Kaufverhaltens seriös abgeklärt werden. Eine repräsentative Umfrage, bei welcher nicht nur Liestals Kundinnen und Kunden, sondern auch Personen, welche (noch) nicht in Liestal einkaufen, nach ihrem Kaufverhalten befragt werden, könnte hier Klarheit schaffen. Die Umfrage sollte dabei offen for-

muliert sein und sich nicht auf die Parkplatzthematik beschränken, zumal rund 2/3 aller Besucherinnen und Besucher mit dem ÖV, dem Velo oder zu Fuss nach Liestal kommen. Auf der Grundlage der erhärteten Erkenntnisse können dann in einem zweiten Schritt Massnahmen ergriffen werden, um die erwähnte Zielsetzung zu erreichen. **Die BPK lädt den Stadtrat daher einstimmig dazu ein, eine repräsentative Umfrage in Auftrag zu geben, mit welcher eruiert werden kann, welcher (potenzielle) Kunde aus welchen Gründen (nicht) in Liestal einkaufen geht und wo noch Verbesserungspotenzial besteht.** Vorgängig wäre vom Stadtrat zu prüfen, ob die Umfragekosten von der Stadt alleine oder auch von anderen interessierten Kreisen (z.B. KMU Liestal etc.) getragen werden müssten.

d. Zentrumsanschluss

Nach der Volksabstimmung vom 24. November 2013 (Ablehnung der Erhöhung des Preises der Autobahnvignette) verblieb die H2 Umfahrung Liestal (HUL) beim Kanton. Der Kanton wird daher auch den Um- und Ausbau der HUL zu finanzieren haben. Der Stadtrat erachtet den Zentrumsanschluss als zentrales Element des Verkehrskonzepts. Er darf nicht ohne Not und ohne detaillierte Begründung fallen gelassen werden. Die in diesem Zusammenhang grundsätzlichen Fragen müssen nach Ansicht des Stadtrats baldmöglichst geklärt werden, ansonsten die Stadt über Jahre hinweg im Ungewissen darüber ist, ob der Anschluss der-einst gebaut wird.

Die BPK möchte die Gelegenheit nutzen, um den Stadtrat in seinem Vorgehen zu bestärken. Sie findet es absolut richtig, dass die Realisierbarkeit des Zentrumsanschlusses nunmehr abgeklärt werden soll. Liestal braucht Klarheit hinsichtlich der Frage, ob die Machbarkeit des Anschlusses sichergestellt ist. Von der Wichtigkeit des Zentrumsanschlusses ist die Kommission dabei nach wie vor überzeugt.

e. Rheinstrasse/Mühlemattstrasse

Der Stadtrat legt dar, dass er sich für sichere Strassen im Gemeindegebiet einsetze. Sichere Schulwege hätten für ihn oberste Priorität. Ein bekannter kritischer Ort liege dabei im Bereich Rheinstrasse/Mühlemattschulhaus.

In diesem Zusammenhang sind besorgte Eltern von Primarschülerinnen und -schülern an die BPK gelangt. Sie fordern eine Signalisation „Achtung Schule“ (z.B. eine Bodenmarkierung), die Sicherung des Fussgängerbereichs (z.B. durch Anbringen eines Geländers) und eine kinderfreundlichere Einstellung der LSA. Der Stadtrat orientiert darüber, dass das Schreiben an die zuständigen kantonalen Stellen weitergeleitet worden sei. Die Stadt setze sich im Rahmen des Rückbaus der Rheinstrasse für die Sicherheitsanliegen der Schülerschaft ein.

Die Kommission unterstützt die Haltung des Stadtrats und nimmt zur Kenntnis, dass die Anliegen der Stadt (welche jenen der Eltern entsprechen) beim Kanton platziert wurden.

2.5 Einzelne Vorstösse

a. Postulat 2013/49: Ortsbus-Bedürfnisabklärung

Mit dem besagten Postulat wurde der Stadtrat eingeladen, zu prüfen, ob in den bisher nicht erschlossenen Quartieren (z.B. Langhag- und Sichternquartier) das Bedürfnis nach einem Bus besteht und ob es eine mögliche Lösung gibt, wie die Gebiete mit einem Bus erschlossen werden können.

Die RK&P hält fest, erst bei einer gewissen Bevölkerungsdichte könne ein Anspruch auf eine ÖV-Erschliessung als kantonale Aufgabe geltend gemacht werden. Diese Voraussetzung sei vorliegend nicht gegeben. Die Erschliessung sei daher eine kommunale Aufgabe. Ein Ortsbus sei an sich denkbar. Die Einführung einer neuen Linie erzeuge aber Betriebskosten von circa CHF 350'000.00/Jahr. Zusätzlich seien ggf. gewisse bauliche Anpassungen am Strassennetz notwendig und Haltestellen einzurichten. Nach Ansicht des Stadtrats rechtfertigt das Kosten-/Nutzenverhältnis die genannten Aufwendungen nicht, weshalb die Option „Ortsbus“ nicht weiterverfolgt werden soll.

Auch in der Kommission überwiegen die Stimmen, welche der Einführung eines Ortsbusses skeptisch gegenüber stehen. Ein Teil der Mitglieder erinnert daran, dass es schon verschiedenste Versuche gab, einzelne Quartiere mit dem ÖV zu erschliessen. Die Versuche hätten dabei allesamt mangels Nachfrage abgebrochen werden müssen. Ein Kommissionsmitglied weist darauf hin, dass die Grünen zum Jahresbeginn 2015 eine nichtformulierte Volksinitiative („betreffend einen Ortsbus in die Quartiere Sichtern und Langhag/Hanro“) lanciert hätten. Es liege nunmehr an der Bevölkerung, mit einem klaren Zeichen aufzuzeigen, dass die Einführung eines Ortsbusses tatsächlich einem realen Bedürfnis entspreche. Dem solle nicht vorgegriffen werden, zumal es um nicht unbeträchtliche Aufwendungen gehe. Ein Kommissionsmitglied steht derweil klar hinter dem Ortsbus und erinnert daran, dass die Zielsetzung, wonach es in Liestal möglich sein müsse, ohne eigenes Auto auszukommen, unbestritten sei. Gerade für betagte Personen, welche in den genannten Quartieren wohnen, sei eine gute ÖV-Anbindung unabdingbar.

Die BPK beantragt dem Rat mit 6:1 Stimmen, das Postulat 2013/49 abzuschreiben.

b. Postulat 2010/135: ÖV-Anbindung Rosenquartier

Mit dem betreffenden Vorstoss wurde der Stadtrat gebeten, zu prüfen, wie das Rosenquartier besser an den ÖV angebunden werden kann.

Die von der Stadt beigezogene RK&P erklärt, im Gegensatz zum Sichternquartier gelte das Rosenquartier schon heute als erschlossen, liege es doch mehrheitlich im Einzugsbereich der beiden Haltestellen „Hallenbad“ und „Gestadeck“. Eine Haltestelle der Linie 78 in der Rosenstrasse sei nicht zielführend, zumal sie nur in eine Richtung bedient werden könne. Der Stadtrat schliesst sich dieser Einschätzung an.

Auch die BPK stellt fest, dass das Rosenquartier schon heute relativ gut an den ÖV angeschlossen ist. Wenn schon eine ÖV-Erschliessung diskutiert wird, dann dort, wo Massnahmen tatsächlich notwendig sind.

Die Kommission beantragt dem Einwohnerrat einstimmig, das Postulat 2010/135 abzuschreiben.

c. Postulat 2011/152: Sicheres Velofahren auf den Kantonsstrassen

Das fragliche Postulat setzt das Augenmerk auf die sicheren Radwegverbindungen auf Kantonsstrassen (Fraumattstrasse, Erzenbergstrasse, Rheinstrasse, Kasernenstrasse) und bittet den Stadtrat, beim Regierungsrat in dieser Sache vorstellig zu werden.

Der Stadtrat legt dar, dass auf der Rheinstrasse im Zusammenhang mit dem bekannten Instandsetzungsprojekt Velomassnahmen realisiert werden sollen. Hingegen seien Velowege in der Kasernenstrasse nur möglich, wenn alle Parkplätze aufgehoben würden, was unverhältnismässig wäre.

Eine Mindermeinung in der BPK ist der Auffassung, dass den Anliegen der Postulanten Genüge getan wurde. Die Mehrheit anerkennt die Bemühungen des Stadtrats, möchte aber zunächst konkrete Resultate sehen, bevor das Postulat abgeschrieben wird. Dies, zumal die Massnahmen gemäss der „Schwachstellenanalyse Radrouten 2009“ z.T. noch nicht umgesetzt sind (vgl. Seiten 69 fortfolgende, 21 und 32 des Berichts der RK&P). Auch stellt sich für einige Exponenten die Frage, ob geprüft wurde, ob die Parkplätze entlang der Kasernenstrasse nicht einfach anders angeordnet werden könnten (vgl. Interpellation 2014/165). Schliesslich wird teilweise der Wunsch geäussert, dass im Rahmen eines gesonderten, kurzen Berichts veranschaulicht werden soll, was auf welcher Strasse bislang gemacht wurde und wo noch Handlungsbedarf besteht.

Die BPK beantragt dem Rat mit 4:2 Stimmen, das Postulat 2011/152 nicht abzuschreiben.

d. Postulat 2012/9: Parkplatzanlagen Kanton

Die Postulanten stossen sich daran, dass im Gebiet Rheinstrasse / Mühlematt / Munzach bestes Bauland (von circa 36'000 Quadratmeter) mit oberirdischen Parkplätzen belegt ist. Der Stadtrat solle mit dem Kanton Verhandlungen aufnehmen, damit das Problem gemeinsam angegangen werden könne. Zudem sei darauf hinzuwirken, dass die oberirdischen Parkplätze des Kantons massiv verringert werden, indem das schon lange in Aussicht gestellte Parkhaus im Gebiet Kantonsspital / Elekra erstellt werde.

Der Stadtrat weist darauf hin, dass der Kanton sehr daran interessiert sei, die heute als Parkplatz genutzten Parzellen Birmannspital und Kreuzboden als Wohnzone zu gestalten. Was die Parzellen rund um das Kantonsspital angehe, werde sich nichts ändern, bis das EBL-Parkhaus stehe. Dessen Realisierung sei derzeit infolge einer Einsprache blockiert.

Die Kommission ist erfreut, dass das Gebiet Birmanntspital / Kreuzboden in Bewegung gerät. Die Blockade des EBL-Parkings ist bedauerlich, kann aber nicht verhindert werden. Nach Auffassung der BPK hat der Stadtrat „seine Hausaufgaben“ gemacht.

Infolgedessen beantragt die BPK dem Einwohnerrat einstimmig, das Postulat 2012/9 abzuschreiben.

e. Postulat 2012/21: Zeughausplatz-Aufwertung

Der Postulant ersuchte den Stadtrat darum, zu prüfen, mit welchen Massnahmen der Zeughausplatz nach Realisierung des Quartierplans Ziegelhof zu einem attraktiven zentrumsnahen Treffpunkt aufgewertet werden kann.

Der Stadtrat möchte das Verkehrs- und Parkplatzregime bis zur Realisierung des QP Ziegelhof unverändert lassen, um die Parkplatzfrage anschliessend punktuell anzugehen.

Die Haltung des Stadtrats zum Parkregime entspricht der Stossrichtung des Postulats und vermag die Kommission, wie bereits dargelegt, zu überzeugen (vgl. oben). Der Postulant wähnt sein Anliegen beim Stadtrat in guten Händen und stimmt der beantragten Abschreibung zu. Alles andere wäre seiner Ansicht nach auch nicht zielführend, zumal das Ziegelhof-Projekt erheblichen Verzögerungen unterworfen ist. Die Kommission teilt diese Einschätzung.

Die BPK beantragt dem Rat einstimmig, das Postulat 2012/21 abzuschreiben.

f. Postulat 2012/27: Parkraum-Bewirtschaftungskonzept

Die Postulanten baten den Stadtrat, zusammen mit den privaten Parkplatzbetreibern und unter Beizug von weiteren involvierten Kreisen aus dem Detailhandel ein Parkraumbewirtschaftungskonzept auszuarbeiten.

Die Stadt legt dar, sie habe sich mit der Liquidierung der Parkhaus Bücheli AG grundsätzlich aus der Parkplatzbewirtschaftung zurückgezogen. Es bestehe keine Absicht, sich wieder in diesem Markt zu engagieren. Generell werde aber ein reger Austausch mit der KMU Liestal gepflegt. In diesem Kontext sei der Stadtrat etwa wieder zur Gratisstunde zurückgekehrt. Die maximale Parkzeit belaufe sich in der Altstadt auf zwei Stunden, im Zentrum auf drei Stunden. Man sei bemüht, einen Beitrag zu einem optimalen Parkplatzangebot für die Kundschaft der Verkaufs- und Dienstleistungsbetriebe im Stedtli zu leisten. Um das Langzeitparkieren zu verhindern, seien die Kontrollen intensiviert worden, was unterschiedliche Reaktionen hervorgerufen habe.

Die Kommission zeigt sich mit den Erläuterungen des Stadtrats zufrieden. Die unterschiedlichen Tarife der oberflächlichen und unterirdischen Parkplätze nahm sie zum Anlass, die Betreiberin des Bücheli-Parkings einzuladen. Dabei stellte sich heraus, dass die verlangten Tarife wohl nicht die einzige massgebende Grösse sind. Zunächst soll daher mittels einer repräsentativen Umfrage herausgefunden werden, wo „der Schuh drückt“ bei der (potenziellen)

Kundschaft. Darauf aufbauend sollen in einem zweiten Schritt konkrete Massnahmen getroffen werden (je nach Resultat auch im Bereich der Parkraum-Bewirtschaftung). Parallel dazu soll geprüft werden, ob das Parkplatzregime in der Altstadt allenfalls verbessert werden kann (Zu- und Ausfahrtsregelung, vgl. oben).

Vor diesem Hintergrund beantragt die BPK dem Rat einstimmig, das Postulat 2012/27 abzuschreiben.

g. Postulat 2012/219: „Elefantenbrüggli“/„bank-square-arch“

Mit dem fraglichen Postulat ersuchten die Postulanten den Stadtrat darum, die Anliegen eines „Elefantebrüggli“ und eines „bank-square-arch“ zu prüfen und dem Rat das Budget für einen möglichst bald ausgeschriebenen Ideenwettbewerb zu unterbreiten.

Die Antworten des Stadtrats und der RK&P sind in der Sammelverkehrsvorlage relativ knapp. Die BPK verlangt daher eine detailliertere Berichterstattung. Diese wird der Kommission mit der ihr vorab zugestellten Vorlage 2012/219a geliefert. Darin führt der Stadtrat aus, dass die Testplanung Post abgewartet werde, um zu beurteilen, welches die beste städtebauliche Lösung zur Umsetzung des Anliegens „Elefantebrüggli“ wäre. Der Einwohnerrat werde dann wieder informiert. Falls die Fussgänger-Passarelle über die Kantonalbankkreuzung sanft ansteigend sein solle, bedinge dies auf beiden Seiten eine circa 100 Meter lange Rampe. Aufgrund dessen werde diese Idee nicht weiter verfolgt.

Die BPK kann die Argumentation des Stadtrats nachvollziehen, sieht von einer Weiterverfolgung der Idee „bank-square-arch“ ab und ist gespannt auf die Ergebnisse zum „Elefantenbrüggli“.

Die Kommission beantragt dem Einwohnerrat einstimmig, das Postulat 2012/219 abzuschreiben.

h. Postulat 2013/51: Ausfahrt Oskar-Bider-Quartier

Der Postulant bat den Stadtrat, das Anliegen des Oskar-Bider- und Waldstrassenquartiers zu prüfen und dem Einwohnerrat geeignete Massnahmen zur Verbesserung der gefährlichen (Verkehrs-)Situation vorzulegen.

Der Stadtrat gibt an, die Situation mit dem Kanton und der RK&P hinreichend besprochen zu haben. Beide Stellen hätten die Gegebenheiten als nicht gefährlich beurteilt. Handlungsbedarf sei keiner ausgemacht worden.

Die BPK diskutiert die stadträtliche Antwort und ist grossmehrheitlich der Meinung, nun an einem Punkt angelangt zu sein, wo man Einschätzungen von Fachleuten akzeptieren sollte. Ein Kommissionsmitglied findet die stadträtlichen Abklärungen hingegen (nach wie vor) ungenügend.

Die Kommission beantragt dem Rat mit 5:1 Stimmen, das Postulat 2013/51 abzuschreiben.

i. Postulat 2013/71: Verkehrs- und Mobilitätsstrategie

Mit obigem Postulat wurde der Stadtrat eingeladen, 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.

Der Stadtrat verweist auf die Sammelverkehrsvorlage und den Bericht der RK&P. Alle Themen seien in diesen Unterlagen angesprochen worden.

Der Postulant hätte sich grundsätzlich noch ein paar Erläuterungen zum Thema Mobilitätsverhalten gewünscht. Ihm ist jedoch klar, dass die Berichterstattung jetzt schon sehr umfangreich ausgefallen ist. Insgesamt ist er zufrieden mit der Antwort und kann einer Abschreibung des Postulats ohne Weiteres zustimmen. Diesem Votum schliesst sich die Mehrheit der Kommission an. Demgegenüber vertritt ein Mitglied die Auffassung, dass dem Anliegen des Postulanten noch nicht vollends entsprochen wurde.

Die BPK beantragt dem Rat mit 5:1 Stimmen, das Postulat 2013/71 abzuschreiben.

j. Postulat 2013/83: Bücheliplatz – Befreiung vom Durchgangsverkehr

Das betreffende Postulat wurde grundsätzlich bereits unter übergeordnetem Gesichtspunkt diskutiert und abgehandelt (vgl. oben).

Dabei ist der Kommission durchaus bekannt, dass allenfalls nicht alle Postulanten zufrieden sind mit der Postulatsbeantwortung. Die Vorbehalte betreffen insbesondere den Bauernmarkt und die Auseinandersetzung mit der Rechtslage.

In Sachen „Bauernmarkt“ ist zu beachten, dass einem Standort auf dem Bücheliplatz – abgesehen vom Verkehr – auch feuerpolizeiliche Vorschriften entgegenstehen. Ausserdem ist nicht erstellt, dass die Standbetreiber den Bauernmarkt tatsächlich auf dem Bücheliplatz führen wollen. Die BPK macht beliebt, den Faktor „Bauernmarkt“ losgelöst von der vorliegend interessierenden Verkehrsvorlage zu betrachten.

Die Kommission beantragt dem Rat einstimmig, das Postulat 2013/83 abzuschreiben.

k. Motion 2014/124: Fussgängerzone Stadtkern

Auch der Zwischenbericht zu diesem Geschäft wurde bereits vorweg diskutiert. Die Kommission ist mit der Haltung des Stadtrats einverstanden (vgl. oben).

Die BPK beantragt dem Einwohnerrat einstimmig, vom Zwischenbericht zur Motion 2014/124 Kenntnis zu nehmen.

3. Anträge der BPK

3.1 Wasserturmplatz

- a. Die BPK beantragt dem Rat einstimmig, den Stadtrat einzuladen, auf dem Wasserturmplatz im Bereich der Bushaltestelle eine Sicherheitslinie anzubringen.
- b. Die BPK beantragt dem Rat einstimmig, den Stadtrat einzuladen, die Fläche im Bereich der verlängerten Bushaltekante so auszugestalten, dass sich die Personen, welche auf den Bus warten, gleichmässig an der Haltestelle verteilen können (Sitzgelegenheiten etc.).
- c. Die BPK beantragt dem Rat mit 6:1 Stimmen, dem stadträtlichen Antrag betreffend Erweiterung der Bushaltestelle auf dem Wasserturmplatz zu folgen bzw. den im Budget 2015 (2014/146) vorgesehenen Betrag von CHF 100'000.00 zu genehmigen.

3.2 Bücheliplatz

- a. Die BPK beantragt dem Rat einstimmig, das Postulat 2013/83 (Bücheliplatz – Befreiung vom Durchgangsverkehr) abzuschreiben.
- b. Die BPK beantragt dem Rat einstimmig, den Stadtrat einzuladen, die folgenden Massnahmen zu treffen:
 - Ersetzung der Töpfe beim Café Mühleisen durch kleinere Töpfe
 - Erstellung einer zusätzlichen Sitzgelegenheit in der Büchelistrasse (bei der Garage)
 - Erweiterung der Begegnungszone bis zum Neuweg (Rumpel)
 - Empfindliche Verlängerung der Rotlichtphase bei der LSA am Gestadeckplatz
 - Punktuelle Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen
 - Zeitweiser Einsatz von Geschwindigkeitsanzeigen
 - Regelmässige Durchführung von Verkehrsmessungen

Falls der Kanton nicht bereit sein sollte, die LSA entsprechend den Wünschen der Stadt zu steuern, beantragt die Kommission dem Rat einstimmig, den Stadtrat einzuladen, die folgende Massnahme zu treffen:

- Partielle Sperrung der Büchelistrasse ab Neuweg (Rumpel) bis zum Gestadeckplatz für den MIV (nicht hingegen für den ÖV)

3.3 Parkplatzregime/Einkaufszentrum Liestal

- a. Die BPK beantragt dem Rat einstimmig, den Stadtrat einzuladen, die Vor- und Nachteile eines Parkplatzregimes für die Altstadt mit Zu- und Abfahrtssteuerungen und zentralem Parkleitsystem zu prüfen (inkl. Angabe der Kosten).

- b. Die BPK lädt den Stadtrat einstimmig ein, eine repräsentative Umfrage in Auftrag zu geben, mit welcher eruiert werden kann, welcher (potenzielle) Kunde aus welchen Gründen (nicht) in Liestal einkaufen geht und wo es noch Verbesserungspotenzial gibt.

3.4 Einzelne Vorstösse

- a. Die BPK beantragt dem Rat mit 6:1 Stimmen, das Postulat 2013/49 (Ortsbus-Bedürfnisabklärung) abzuschreiben.
- b. Die BPK beantragt dem Einwohnerrat einstimmig, das Postulat 2010/135 (ÖV-Anbindung Rosenquartier) abzuschreiben.
- c. Die BPK beantragt dem Rat mit 4:2 Stimmen, das Postulat 2011/152 (Sicheres Velofahren auf den Kantonsstrassen in Liestal) nicht abzuschreiben.
- d. Die BPK beantragt dem Einwohnerrat einstimmig, das Postulat 2012/9 (Parkplatzanlagen Kanton) abzuschreiben.
- e. Die BPK beantragt dem Rat einstimmig, das Postulat 2012/21 (Zeughausplatz-Aufwertung) abzuschreiben.
- f. Die BPK beantragt dem Rat einstimmig, das Postulat 2012/27 (Parkraum-Bewirtschaftungskonzept) abzuschreiben.
- g. Die BPK beantragt dem Einwohnerrat einstimmig, das Postulat 2012/219 („Elefantenbrüggli“/“bank-square-arch“) abzuschreiben.
- h. Die BPK beantragt dem Rat mit 5:1 Stimmen, das Postulat 2013/51 (Ausfahrt Oskar-Bider-Quartier) abzuschreiben.
- i. Die BPK beantragt dem Rat mit 5:1 Stimmen, das Postulat 2013/71 (Verkehrs- und Mobilitätsstrategie) abzuschreiben.
- j. Die BPK beantragt dem Einwohnerrat einstimmig, vom Zwischenbericht zur Motion 2014/124 (Fussgängerzone Stadtkern) Kenntnis zu nehmen.



Diego Stoll, Präsident BPK

Liestal, 6. März 2015