



Heidenlochstrasse, Ausbau von Grammetstrasse bis Cheddite – Projekt- und Kreditgenehmigung; Beschlussfassung über Bau- und Strassenlinienplan

Kurzinformation

Mit der Beschlussfassung des Quartierplans Cheddite am 13. März 2002 hat der Einwohnerrat auch einen Ausbau der Heidenlochstrasse als nötig erachtet und dafür sowie für einen neuen Bau- und Strassenlinienplan am 20. August 2003 einen Projektierungskredit genehmigt.

In den Jahren 2004 und 2005 wurde der Ausbau der Heidenlochstrasse in enger Zusammenarbeit mit einer Anwohnergruppe projektiert. Der Stadtrat hat dem Projekt am 18. Oktober 2005 im Grundsatz zugestimmt. Im Anschluss daran erfolgten die Abschlussarbeiten am Projekt, eine letzte Sitzung mit der Anwohnergruppe und am 24. April 2006 eine Orientierung aller betroffenen Grundeigentümerschaften.

Das Projekt ist auf eine Tempo-30 Zone ausgerichtet und erhöht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden. Es weist eine Fahrbahnbreite von mindestens 5.0 m bis max. 5.5 m auf. Dazu ist auf der ganzen Länge ein Trottoir von 1.5 m bis 2.0 m Breite vorgesehen. Im Weiteren wurden die bestehenden Häuserzeilen mit ihren Vorplätzen sowie die einmündenden Fusswege und Strassen bei der Projektierung berücksichtigt.

Weitere Kriterien bei der Festlegung des Projektes waren: Bestehende Busroute mit Bushaltestellen, eine bestehende nationale Veloroute und der über die ganze Länge der Heidenlochstrasse führende regionale Wanderweg. Ebenfalls wurde die neue Verkehrsführung gemäss Verkehrskonzept sowie die in Planung stehende Revision Ortsplanung berücksichtigt.

Für die Realisierung des Projektes sind gesamthaft 1'020 m² Land zu erwerben. Dabei handelt es sich aber weitestgehend um sogenannte Kompetenzstreifen (Strassenfläche auf Privatreal). Auf die bestehenden Gärten und Vorplätze wird möglichst Rücksicht genommen.

Mit dem Strassenprojekt werden auch neue Werkleitungen geplant. Diese sind jedoch nicht Bestandteil dieses Projektes.

In einem separaten Verfahren wird der bestehende Bau- und Strassenlinienplan aufgehoben und durch einen neuen Plan, der den projektierten Verhältnissen angepasst ist, ersetzt.

	Die Baukosten betragen CHF 2'400'000.- und die Landerwerbskosten CHF 320'000.-. Die Landerwerbskosten werden gemäss Reglement von der Stadt und den Grundeigentümerschaften zu je 50 % übernommen. Von den Baukosten gehen gemäss Strassenreglement CHF 840'000.- zulasten der beitragspflichtigen Grundeigentümerschaften und CHF 1'560'000.- zulasten der Stadt.				
Anträge	1. Genehmigung des Projektes <i>Ausbau Heidenlochstrasse (Kasinostrasse bis Cheddite)</i> mit einem Bruttokredit von CHF 2'720'000.-. 2. Beschlussfassung des Bau- und Strassenlinienplanes <i>Mutation Heidenlochstrasse (Kasinostrasse bis Cheddite)</i>.				
	Liestal, 13.06.2006 Für den Stadtrat Liestal <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="text-align: center; width: 50%;">Die Stadtpräsidentin</td> <td style="text-align: center; width: 50%;">Der Stadtverwalter</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Regula Gysin</td> <td style="text-align: center;">Roland Plattner</td> </tr> </table>	Die Stadtpräsidentin	Der Stadtverwalter	Regula Gysin	Roland Plattner
Die Stadtpräsidentin	Der Stadtverwalter				
Regula Gysin	Roland Plattner				

DETAILINFORMATIONEN

1. Ausgangslage

Die heutige Heidenlochstrasse ist mit einer unregelmässigen Belagsfläche befestigt. Sie wird gesäumt von privaten Vorplatzbereichen und Vorgärten sowie zum Teil auch von Mauern direkt am Strassenrand. Der hintere, östliche Projektabschnitt ab der Kreuzung Grammetstrasse Richtung Lausen verläuft entlang des Waldrandes und entlang Gewerbe- und Industriebetrieben sowie einigen wenigen Wohnbauten. In diesem Bereich wurde auch die Quartierplanung „Cheddite“ mit ausschliesslicher Wohnnutzung ausgearbeitet.

Sowohl die Strassenränder als auch die privaten Vorplatzbereiche sind unterschiedlich ausgebildet und meist in schlechtem Zustand. Der Kreuzungsbereich Kasinostrasse ist grosszügig dimensioniert und hat auf der rechten Seite ein bereits ausgebautes Trottoir, welches in einen markierten Fussgängerbereich ausläuft. Die Fahrbahn wird durch eine Markierung begrenzt und weist eine Fahrbahnbreite von ca. 7.0 m auf. Auf der ganzen Länge der Heidenlochstrasse fehlt ein Trottoir.

Die Heidenlochstrasse übernimmt folgende Funktionen:

- Erschliessungsstrasse für Wohngebiet und Gewerbegebiet
- Busverbindung Nr. 78, Liestal – Lausen in beide Richtungen
- Fuss- und Wanderweg nach Regionalplan
- Radroute gemäss Regionalplan
- Erschliessung Waldareal mit Holztransporten

2. Lösungsvorschlag/Projektbeschreibung

2.1 Verkehrskonzept

Gemäss Verkehrskonzept und Revision Strassennetzplan ist die Heidenlochstrasse keine Durchgangsstrasse nach Lausen mehr, verbleibt aber im Strassennetzplan als Sammelstrasse. Die geplante Zu- und Wegfahrt soll dabei längerfristig nicht mehr über die Kasinobrücke, sondern über eine neue Stichstrasse mit Brücke ab dem geplanten Kreisel beim vorgesehenen neuen Anschluss Süd an die H2 erfolgen. Damit werden lange Umwegfahrten über die Kreuzung Altmarkt mit Lichtsignalanlage vermieden.

Auf den Ausbau der Heidenlochstrasse hat die Lage der Zu- und Wegfahrt keinen wesentlichen Einfluss. So bleiben die Verkehrszahlen auf der Heidenlochstrasse in etwa gleich wie heute.

2.2 Projektgrundlagen

Strassentyp

Die Heidenlochstrasse entspricht gemäss dem heute gültigen Strassennetzplan einer Sammelstrasse. Da die Heidenlochstrasse nach heutigen Kenntnissen nicht als Durchgangsstrasse nach Lausen erstellt wird, ist eine Umklassierung in eine Erschliessungsstrasse sinnvoll. Es ist geplant, nach dem Ausbau über das ganze Gebiet Heidenlochstrasse eine Tempo 30 Zone zu errichten.

Bau- und Strassenlinienplan

Im heute noch rechtskräftigen Bau- und Strassenlinienplan sind eine Fahrbahnbreite von 7.0 m und beidseitige Trottoirs von 2 x 2.0 m festgelegt. Der Bau- und Strassenlinienplan wird auf das neue Bauprojekt abgestimmt. Dadurch reduzieren sich die Einschränkungen durch Baulinien auf den privaten Grundstücken gegenüber heute wesentlich (Abstand von Baulinie zu Baulinie: heute = 19.0 m, neu = 15.0 m).

Ausbaubreiten

In Absprache mit dem Stadtbauamt und der begleitenden Anwohnergruppe wurde im Bauprojekt eine minimale Fahrbahnbreite von 5.00 m gewählt. Meist beträgt die Fahrbahnbreite jedoch 5.50 m. Die minimale Fahrbahnbreite stützt sich auf den Begegnungsfall Bus/LKW - PW bei Geschwindigkeiten unterhalb 40 km/h.

Fussgängerführung

Aufgrund der grossen Anwohnerdichte und der Klassierung als Fuss- und Wanderweg ist es unumgänglich, auf der ganzen Länge ein Trottoir zu erstellen. Die Breite des Trottoirs beträgt in der Regel 2.00 m. Die Lage des Trottoirs wurde unter Beachtung der Kriterien Fussgängersicherheit (Waldbereich), Bushaltestellen, allgemeiner Fussgängerzufluss festgelegt.

Busverbindung Liestal – Lausen (Linie Nr. 78 in beide Richtungen)

Die Linienführung der Strasse wurde so gewählt, dass der Bus bei den Einfahrten in die Heidenlochstrasse nicht behindert wird. Die heute bestehende Bushaltestelle im Siedlungsgebiet wird lagemässig in den Kreuzungsbereich Kasinostrasse / Heidenlochstrasse verschoben. Mit der Realisierung der Quartierplanung Cheddite, ist vorgesehen, eine weitere Bushaltestelle im Kreuzungsbereich Grammetstrasse / Heidenlochstrasse anzuordnen. Die Möglichkeit dazu wird bereits im vorliegenden Bauprojekt berücksichtigt.

2.3 Projektbeschreibung

Horizontale Linienführung

Die horizontale Linienführung ist durch die bestehenden Bebauungen weitgehend vorgegeben und entspricht dem heutigen Verlauf der Strasse. Der Strassenraum verliert durch die Verzahnung der Strassenränder an Eintönigkeit und verhilft so zur Temporeduktion und Steigerung der Verkehrssicherheit.

Durch den Ausbau der Trottoirbereiche wird die Fahrbahn eingeengt. Trotzdem ist ein Landerwerb unumgänglich. Es wurde aber versucht, eine für alle Beteiligten faire Landbeanspruchung zu erzielen. Die neuen Strassenränder entsprechen nach dem Ausbau auch den neuen Parzellengrenzen.

Vertikale Linienführung

Die vertikale Linienführung ist weitgehend vorgegeben. Infolge der vielen bestehenden Zufahrten und Zugänge kann nur geringfügig von der bestehenden vertikalen Linienführung abgewichen werden. Das minimale Längsgefälle der wasserführenden Strassenränder beträgt 0.5 %.

Quergefälle

Die Quergefälle auf dem gesamten Strassenabschnitt ergeben sich durch die gewählte Linienführung. Dabei werden die Anpassungsbereiche zu den Privatliegenschaften möglichst gering gehalten.

Normalprofil

Für den Kostenvoranschlag wurde folgender Strassenaufbau angenommen:

	<i>Fahrbahn</i>		<i>Trottoir</i>	
Deckbelag	3.5 cm	AC 11 N	2.5 cm	AC 6 L
Tragschicht	8.0 cm	ACT 22 N	6.0 cm	ACT 22 N
Fundation	min. 40 cm	Kiessand I	min. 30 cm	Kiessand I

Landerwerb

Entlang dem gesamten Strassenprojekt ist teilweise Land zu erwerben. Im bereits heute bebauten Abschnitt handelt es sich dabei aber weitgehend um die Kompetenzstreifen, also bereits heute als Strassenfläche genutztes Areal ausserhalb der Vorplatzabgrenzung.

Gesamthaft sind ca. 1'020 m² Areal von ca. 50 Grundeigentümern zu erwerben.

2.4 Werkleitungen

Die bestehende Wasserleitung in der Heidenlochstrasse ist in einem sehr schlechten Zustand und muss auf der ganzen Länge dringend ersetzt werden. Die Genehmigung dieses Wasserleitungsprojektes erfolgt über die *Gebundenen Ausgaben* im Budgetprozess.

Die Kanalisationsleitung in der Heidenlochstrasse ist in einem guten Zustand und darum sind keine Investitionen nötig.

Ebenso wie die Wasserleitung ersetzt auch die EBL ihr Leitungstrasse auf der ganzen Länge des Strassenausbaus. Die weiteren Werke haben über ihre Bauvorhaben noch nicht definitiv entschieden.

Sinnvollerweise erfolgen die Bauten für die Werkleitungen zusammen mit dem Ausbau der Strasse. Dadurch können Synergien genutzt und Kosten eingespart werden.

3. Mitwirkung

Sowohl bei der Mitwirkung zum Strassennetzplan und zum Bau- und Strassenlinienplan als auch bei der Orientierungsveranstaltung wurde das Projektvorhaben stark kritisiert. Hauptpunkte der Kritik sind:

1. Die Kasinostrasse mit Brücke soll als Zu- und Wegfahrt für das Heidenlochquartier erhalten bleiben. Dadurch können Umwegfahrten über die Heidenlochstrasse vermieden werden.
2. Der Verkehr vom Cheddite- und Grammetareal soll ab der Grammetstrasse entlang der Ergolz zum geplanten Kreisel beim Anschluss Süd geführt werden und nicht über die Heidenlochstrasse. Dadurch würde die Heidenlochstrasse entlastet.
3. Der Strassenausbau nütze der heutigen Anwohnerschaft nur wenig. Profitieren würden die noch unüberbauten Parzellen bei der Grammetstrasse und bei der Cheddite. Darum seien sie nicht bereit, so massiv an den Ausbau zu zahlen.

Stellungnahme

1. Das Aufrechterhalten der Kasinostrasse mit Brücke ist aus verkehrstechnischen Gründen nicht erforderlich und aus finanztechnischen Überlegungen nicht angezeigt.
2. Eine zusätzliche Strasse von der Grammetstrasse zum geplanten Kreisel würde die Bauparzelle durchschneiden und die Ergolzlandschaft beeinträchtigen. Dazu würde dies für die Stadt mehr Strassenlänge und somit mehr Kosten bedeuten.
3. Von der verbesserten Erschliessungssituation profitieren noch unerschlossene Parzellen mehr, als bereits erschlossene. Dies ist aber bezüglich dem Anwänderbeitrag gemäss Strassenreglement nicht relevant. Aus Überlegungen zum Gleichheitsprinzip zahlen alle gleich viel. Von der verbesserten Verkehrssicherheit profitieren alle gleich viel.

4. Massnahmen / Termine

- Politischer Prozess Stadtrat / Einwohnerrat	Juni - August 2006
- Planaufgabe	September 2006
- Einspracheverhandlungen	Herbst 2006
- Sicherung Landerwerb	Herbst 2006
- Genehmigung Bau- und Strassenlinienplan Regierungsrat	Dezember 2006
- Submission	Frühjahr 2007
- Baubeginn	Frühling 2007

5. Finanzierung/Kosten

Baukosten

1. Baumeisterarbeiten	CHF 1'960'000.-
2. Strassenbeleuchtung: 21 Kandelaber	CHF 80'000.-
4. Planung, Projekt und Bauleitung	CHF 160'000.-
5. Finanzierungskosten	CHF 50'000.-
6. Diverses, Unvorhergesehenes	CHF 150'000.-
Total Baukosten	CHF 2'400'000.-

Landerwerbskosten

1. ca. 918 m ² à CHF 250.- (Bauland)	CHF	229'500.-
2. ca. 100 m ² à CHF 5.- (Waldareal)	CHF	500.-
3. Geometerkosten	CHF	60'000.-
4. Gebühren, Inkonvenienzen, Verschiedenes	CHF	<u>30'000.-</u>
<u>Total Landerwerbskosten</u>	CHF	<u>320'000.-</u>

Von den Baukosten gehen gemäss Strassenreglement CHF 840'000.- zu Lasten der anstossenden Grundeigentümer. Die restlichen Kosten von CHF 1'560'000 gehen zu Lasten der Stadt.

Die Landerwerbskosten gehen gemäss Strassenreglement zu je 50 % zu Lasten der Stadt und die anstossenden Grundeigentümer.

Der Ausbau der Heidenlochstrasse ist sowohl im Jahresprogramm 2006 als auch im Finanzplan 2006 – 2010 enthalten.

6. Konsequenz bei Ablehnung der Anträge

Der Ausbau der Heidenlochstrasse wird verschoben und kann nicht koordiniert mit der Sanierung der Werkleitungen erfolgen. Die Erschliessung der noch unüberbauten Areale vor und hinter der Grammetstrasse erfolgt nur ungenügend über die bestehende Verkehrsfläche. Dabei ist die Sicherheit, vor allem der Fussgänger, nicht gewährleistet.

7. Beilagen

5 Situationspläne