



Stadt Liestal

Einwohnerrat

Bau- und Planungskommission

2018/72a

SBB-Vierspurausbau - Bericht der Bau- und Planungskommission (BPK) betreffend Kostenbeteiligung an den Bauvorhaben der SBB und Baukredite für die Bauvorhaben der Stadt Liestal

1. Grundlage

Das Ratsbüro überweist am 08.02.2018 - gestützt auf § 19 Abs. 2 des Geschäftsreglements des Einwohnerrats - mit Zirkulationsbeschluss die Vorlage Nr. 2018/72 an die Bau- und Planungskommission (BPK) zur Vorberatung.

2. Sitzungsablauf

Die BPK behandelt die Vorlage an den Sitzungen vom 26. Februar und 26. März 2018, jeweils unter Anwesenheit des zuständigen Stadtrats und des Bereichsleiters, resp. am 26. März anstelle des Bereichsleiters unter Anwesenheit des zuständigen Projektleiters. Zwischen den beiden Sitzungen orientieren die BPK-Mitglieder ihre Fraktionen detailliert über das Geschäft, damit sie für die Beschlussfassung die Meinungen ihrer Fraktionen mit einbeziehen können.

3. Beratung der BPK

3.1 Rahmenbedingungen

Für den umfassenden Projektbeschrieb wird auf die Vorlage 2018/72 inklusive den 6 Beilagen mit zusätzlichen Informationen verwiesen. Untenstehend werden deshalb nur noch Punkte aufgeführt, welche Präzisierungen oder zusätzliche Informationen zu dem Geschäft enthalten.

- Die Breiten der projektierten Personenunterführungen betragen: 6.0-6.5m (PU Sichertern), 7.0-7.5m (PU Oristal), 3.0 m (Verlängerung PU Oristal).
- Der Schwieristeg ist in der Breite mit zwei Velospuren und einer Fussgängerspур geplant. Dies weil diese Verbindung auch eine wichtige Fussgängerverbindung werden wird. Es besteht die Möglichkeit, dass die Spuren aufgemalt werden, denkbar ist aber auch eine Koexistenzlösung, bei der die gegenseitige Rücksichtnahme gilt. Welche Variante umgesetzt wird ist noch offen und kann nach den Erfahrungen im Betrieb auch angepasst werden. Der Sicherternsteg ist für zwei Velospuren dimensioniert, weil davon ausgegangen wird, dass die Fussgängerverbindung untergeordnet sein wird – aber nicht verboten wird.

- Für die Dimensionierung der Velostation ist eine Bedarfsanalyse aufgrund der heute bereits vorhandenen Veloabstellplätze und einer Schätzung der zukünftig anfallenden Anzahl Velos durchgeführt worden. Dabei sind die Erfahrungen der Betreiber der bestehenden Velostation sowie Zählungen und Beobachtungen der Stadt Liestal eingeflossen.
- Für die Orissteege sind keine Verkehrsschätzungen durchgeführt worden. Eine repräsentative Schätzung wäre auch schwierig durchzuführen gewesen, weil die Nutzer heute wegen der fehlenden direkten Verbindung auf andere Wege ausweichen und deshalb kaum exakt erfasst werden können. Aufgrund der quartierverbindenden Funktion und der vorhandenen Schulhäuser geht der Stadtrat aber von einem regen Verkehr aus.
- Die separate Velospur neben der Strasse in der Sicherternunterführung ist ein wichtiger Bestandteil der Velostation, da der Zugang von der Sicherternstrasse ausschliesslich über diese Velospur erfolgt. Dieser Zugang ist sehr direkt und entlastet den Bahnhofplatz. Es ergibt sich von allen Seiten ein sicherer und direkter Zugang zur Velostation.
- Die Velospur in der Sicherternunterführung liegt höher als die Autofahrbahn und ist mit einem Geländer abgetrennt. Dies ist ein grosser Sicherheitsgewinn für die Velofahrenden im Vergleich zur ursprünglichen Version in der Planaufgabe mit einem nur farblich abgetrennten, aber niveaugleichen Velostreifen.
- In der Velostation ist ein bewachter und ein unbewachter Teil möglich, die Aufteilung ist flexibel. Angedacht ist, dass die Velostation weiterhin durch die Velostation Liestal GmbH betrieben wird.
- Für die Ausstattung der Velostation sollen auch Einrichtungen der bestehenden Velostation wiederverwendet werden (v.a. Veloständer).
- Sowohl die Velostation wie auch die Orissteege sind mit dem 3. Agglomerationsprogramm eingegeben worden, befinden sich auf den A-Listen (d.h. in der obersten Prioritätskategorie) und sollen mit 40% Kostenanteil unterstützt werden. Die Velostation ist als Einzelposition geführt, die Orissteege sind Bestandteil des Pakets des regionalen Langsamverkehrs. Es kann deshalb mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, dass eine entsprechende Kostengutsprache erfolgen wird.
- Für die Velostation hat die Stadt Liestal Mitte März den Unterstützungsantrag an den Pendlerfonds Basel-Stadt gestellt. Eine Beantwortung des Antrags wird innerhalb der nächsten Monate erfolgen.

3.2 Schwerpunkte der Beratung

a) Beschlussreihenfolge der Vorlage 2018/72

Die BPK stellt fest, dass die Beschlussreihenfolge der Vorlage 2018/72 unlogisch ist und zuerst die Kreditbeschlüsse getroffen werden sollen und danach die Kenntnisnahme und Abschreibung der Postulate erfolgen soll. Die aus Sicht der BPK sinnvollere Reihenfolge wäre: 1. Beschluss Kredit Velostation, 2. Beschluss Kredit Schwieri- und Sicherternstege. 3. Abschreibung der Postulate. Der BPK-Präsident wird im Einwohnerrat einen entsprechenden Antrag stellen. Weiter wird festgestellt, dass in der Vorlage 2018/72 das Postulat „Direkte niveaugleiche Veloverbindung Schwieriweg – Oristalstrasse“ fälschlicherweise mit der Nummer 2014/128 referenziert wird,

richtig wäre aber 2014/138. Im Antrag 4.3 der BPK wird dies entsprechend berücksichtigt.

b) Personenunterführung Oristal

Mehrere Kommissionsmitglieder empfinden den bestehenden Strassenübergang über die Oristalstrasse als gefährlich und ein Kommissionsmitglied stellt deshalb den Antrag, dass sich die BPK dafür einsetzen soll, dass die Verlängerung der Personenunterführung Oristal – allerdings ohne Personenlift - als zusätzlicher Beschlusspunkt für die Vorlage 2018/72 aufgenommen werden soll. Die Kosten dafür würden gemäss Kostenschätzung im Anhang der Vorlage CHF 1.4 Mio betragen.

Stadtrat Franz Kaufmann führt aus, dass der Stadtrat aus Kostengründen davon abrä, die Verlängerung der PU Oristal zu realisieren. Er bestätigt, dass sich weder der Kanton noch die SBB an den Kosten beteiligen werden und diese deshalb vollumfänglich durch die Stadt getragen werden müssen. Weiter gibt er zu Bedenken, dass ein Weglassen des Behindertenlifts auf Widerstand der Behindertenorganisationen führen würde, und dass sich zudem dann die Stadt Liestal neu mit 50% an den Kosten der Lichtsignalanlage (LSA) beteiligen müsste (ohne die Verlängerung der PU Oristal, wird die Versetzung/Erneuerung der LSA zu 100% vom Kanton finanziert).

Einzelne Kommissionsmitglieder weisen darauf hin, dass durch die vorgesehene Verlegung der Oristalstrasse die Sichtweiten auf den Fussgängerstreifen deutlich verbessert werden und die vorgesehene LSA eine sehr gute Sicherheit bietet. Sollten sich die geäusserten Bedenken von Rotlicht missachtenden Autofahrern in der neuen Situation bestätigen, stehe zudem immer noch die Möglichkeit der Installation eines „Blitzkastens“ zur Verfügung.

Andere Kommissionsmitglieder weisen auf die generelle Unbeliebtheit von Unterführungen hin, wenn gleichzeitig auch noch eine ebenerdige Querung mit LSA zur Verfügung steht. Ein analoger Hinweis wurde auch seitens des Tiefbauamts BL gemacht (vgl. Vorlage S.8).

Weiter wird von Kommissionsmitgliedern befürchtet, dass mit einer zusätzlichen Verlängerung der PU Oristal finanziell das „Fuder überladen“ wird. Wie schon bei den Diskussionen der Investitionsvorhaben anlässlich des EP 2018-2022 erwähnt, gilt es das Notwendige von den „nice to have's“ zu unterscheiden ist und klare Prioritäten zu setzen.

Nach einer engagierten Diskussion folgt die Kommission mehrheitlich der Empfehlung des Stadtrats und lehnt den Antrag mit 4 Nein zu 2 Ja und einer Enthaltung ab.

c) Velostation

Die Kommission ist sich einig, dass das vorgeschlagene Projekt für die Velostation eine optimale Lösung ist. Es ist von den betrachteten unterirdischen Projektvarianten nicht nur betrieblich die beste Variante, sondern aufgrund der Synergien mit den Bauarbeiten des SBB-Vierspurenbaus mit grosser Wahrscheinlichkeit auch die günstigste (aufgrund der offensichtlichen Nachteile sind die anderen Varianten nicht auf das gleiche Kostenschätzungsniveau bearbeitet worden). Für eine oberirdische Variante mit einer gleichen Anzahl Veloparkplätzen fehlt auf dem Bahnhofplatz der notwendige Raum. Mit einer weiter vom Bahnhof entfernten, oberirdischen Variante wäre die Erreichbarkeit der Velostation wie auch der Perrons und damit insgesamt die Attraktivität ungenügend. Das vorgeschlagene Projekt hingegen erlaubt kürzeste Wege zu den Perrons und eine sehr gute Erreichbarkeit von der Strasse und vom Bahnhofplatz. Sie bietet bewachten sowie unbewachten Parkraum für bis zu 586 Ve-

los. Die Kommission ist überzeugt, dass damit ein wichtiges Bedürfnis für den mit der Siedlungsentwicklung weiterwachsenden Langsamverkehr gedeckt werden kann. Zudem kann sich die Kommission gut vorstellen, dass aufgrund der weiter stark wachsenden Zahl von e-Bikes die Nachfrage nach bewachten Parkplätzen weiter zunimmt und damit auch für die finanzielle Bewirtschaftung der Velostation eine Chance darstellt. Die Kommission ist sich bewusst, dass die veranschlagten Bruttokosten von CHF 4.96 Mio finanziell einen grossen Investitionsposten darstellen. Es handelt sich aber um eine Investition für die nächsten Generationen mit einer Nutzungsdauer von vielen Jahrzehnten. Mit den in Aussicht gestellten Gegenfinanzierungen aus dem Agglomerationsprogramm und dem Pendlerfonds von total CHF 2.9 Mio verbleiben für die Stadt Liestal rund CHF 2.1 Mio, was der Kommission angesichts des bedeutenden und langfristigen Nutzens tragbar erscheint. Sie stimmt deshalb dem Kredit für die Velostation einstimmig zu.

d) Orisstege (Schwieristeg und Sicherternsteg)

Die Kommission ist vom vorgeschlagenen Konzept der Orisstege überzeugt. Die beiden Stege schliessen eine wesentliche Lücke im Langsamverkehrsnetz: Sie ermöglichen zukünftig eine durchgehende, sichere und attraktive Ost-West-Verbindung südlich der Bahngleise. Zudem bringt der Schwieristeg speziell für die Fussgänger mit Mobilitätseinschränkungen eine optimale, ebenerdige Anbindung an den Bahnhof und die Nordseite des Bahnhofs. Mit den beiden Stegen wird zudem der Zugang zur projektierten Velostation noch attraktiver für die Bevölkerung südlich der Bahngleise. Mit der Anbindung der Orisstege an das Bauwerk des Vierspurenausbaus können zudem bauliche Synergien genutzt werden, weshalb zeitlich eine Realisierung der Orisstege parallel zum Projekt des Vierspurenausbaus der SBB aus Sicht der Kommission sinnvoll ist. Mit der in Aussicht gestellten Gegenfinanzierung aus dem Agglomerationsprogramm verbleiben für die Stadt Liestal rund CHF 1 Mio, was der Kommission (analog ihres Entscheids zur Velostation) angesichts des langfristigen Nutzens sehr sinnvoll erscheint. Sie stimmt deshalb dem Kredit für die Orisstege einstimmig zu.

4. Anträge der BPK

- 4.1 Die BPK beantragt dem Einwohnerrat einstimmig, den Kredit für den Bau der städtischen Velostation inkl. dem Bau der erhöhten Velospur in der Unterführung der Oristalstrasse in der Höhe von Brutto CHF 4.96 Mio inkl. MwSt zu beschliessen.
- 4.2 Die BPK beantragt dem Einwohnerrat einstimmig, den Kredit für den Bau des Schwieri- und Sicherternstegs in der Höhe von Brutto CHF 1.67 Mio inkl. MwSt. zu beschliessen.
- 4.3 Die BPK beantragt dem Einwohnerrat mehrheitlich, von den Berichten des Stadtrates zu den Postulaten Nr. 2014/138 „Direkte niveaugleiche Veloverbindung Schwieriweg – Oristalstrasse“ und Nr. 2016/257 „Verlängerung der Unterführung Oristal“ Kenntnis zu nehmen und die beiden Postulate Nr. 2014/138 und 2016/257 als erfüllt abzuschreiben.