



**Stadt Liestal**

**2019/126a**  
**2019/127a**

## **Heidenlochstrasse - Berichte der Bau- und Planungskommission (BPK) betreffend**

- **Heidenlochstrasse - Bau- und Strassenlinienplan (BSP); Stadtratsvorlage Nr. 2019/126**
- **Heidenlochstrasse - Kredite für Strassenausbau (TCHF 2'500), Wasserversorgung (TCHF 630), Abwasserbeseitigung (TCHF 400) und Landerwerb (TCHF 626); Stadtratsvorlage Nr. 2019/127a**

### **1. Grundlage**

An der Ratssitzung vom 27.02.2019 überweist der Einwohnerrat die Vorlagen 2019/126 sowie 2019/127 an die BPK. Da beide Vorlagen das gleiche Vorhaben betreffen (Ausbau der Heidenlochstrasse), werden sie von der BPK zusammen behandelt. Es wird daher auch nur ein gemeinsamer Bericht zu den beiden Vorlagen verfasst.

### **2. Sitzungsablauf**

Die BPK behandelt die Vorlagen an einer einzigen Sitzung, an der neben dem zuständigen Stadtrat Franz Kaufmann und Bereichsleiter Thomas Noack auch Markus Ruggli vom für die Planungsarbeiten beauftragten Planungsbüro Stierli & Ruggli teilnehmen.

### **3. Beratung der BPK**

#### **3.1 Rahmenbedingungen**

Stadtrat Franz Kaufmann gibt der BPK eingangs einen kurzen geschichtlichen Rückblick zu den beiden Geschäften. Er erinnert an die Volksabstimmung vom 17.06.2007 an der die Vorlage 2006/93 (Heidenlochstrasse Ausbau von der Grammetstrasse bis zur Cheddite) verworfen wurde. Das Projekt ist damals mit den Anwohnern intensiv vorbesprochen worden und war auf gutem Weg. Die von der Stadt eingeforderten Anwänderbeiträge wurden jedoch nicht gut aufgenommen und haben wohl wesentlich zur Ablehnung in der Volksabstimmung beigetragen.

Markus Ruggli stellt den Kommissionsmitgliedern sowohl den Bau- und Strassenlinienplan wie auch das Bauprojekt für den Ausbau der Heidenlochstrasse vor. Die entsprechenden Details können den Vorlagen 2019/126 und 2019/127 entnommen werden.

### **3.2. Schwerpunkte der Beratung**

In ihrer Beratung behandelt die Kommission schwergewichtige die folgenden Themen:

#### *a) Bau- und Strassenlinienplan, Strassenausführung*

Die Heidenlochstrasse ist im vorderen Teil funktionell als Sammelstrasse geplant, im hinteren Teil dann nur noch als Erschliessungsstrasse. Dies weil die Durchfahrt nach Lausen für den MIV weiterhin untersagt bleibt (siehe auch c) ). Die Fahrbahnbreite variiert über die ganze Länge der Strasse und beträgt zwischen 5m und 6.27 m, im Anschluss an die Kasinostrasse beträgt sie dann 7m. Die Strasse ist damit deutlich schmaler als im ursprünglichen Projekt von 2006 und nur wenig breiter als die heute bestehende. Dadurch wird auch weniger Landerwerbsfläche notwendig. Linienbusse können an der schmalsten Stelle gerade noch kreuzen. Um für die Fussgänger eine hohe Sicherheit zu garantieren, wird die Strasse auf der Südseite mit einem durchgehenden Trottoir ausgestattet. Es ist vorgesehen, den Randabschluss mittels 2 Schalensteinen überfahrbar auszuführen, die Höhendifferenz der zwei Steine beträgt max. 4cm.

#### *b) Velostreifen / Kernfahrbahn / Tempo 30*

Ein Mitglied der BPK fragt nach, ob separate Velostreifen aufgezeichnet oder eine Kernfahrbahn realisiert werden könnte. Dies weil auf der Heidenlochstrasse die kantonale Veloroute geführt wird und deshalb besonderes Augenmerk auf die Sicherheit der Velofahrer gelegt werden soll. Hr. Ruggli erklärt den Kommissionsmitgliedern, dass die dafür notwendigen, gesetzlichen Voraussetzungen nicht erfüllt sind, dazu müsste die Fahrbahnbreite durchgehend 7m betragen. Dem Sicherheitsaspekt werde durch das geplante Tempo 30 Rechnung getragen. Dadurch können aber keine separaten Fahrradstreifen aufgezeichnet werden (werden bei Tempo 30 von der Verkehrspolizei nicht bewilligt).

Die Stadt plant, auf der Heidenlochstrasse ab Kasinostrasse bis zur Gemeindegrenze Tempo 30 festzulegen. Dies ist möglich, weil auch die Busbetriebe zur Temporeduktion eingewilligt haben und ihren Fahrplan entsprechend anpassen werden. Damit wird die bisherige Strategie von Tempo 30 in Quartierstrassen weitergeführt. Die BPK-Mitglieder begrüßen diesen Entscheid einstimmig und sind der Meinung, dass diese Strasse aufgrund der geringen Breite nur mit Tempo 30 für alle Verkehrsteilnehmer sicher betrieben werden kann.

*c) Durchfahrt nach Lausen*

Als Bedingung für die Genehmigung des QP Cheddite haben die Anwohner in Lausen gefordert und im Quartierplan festgehalten, dass es keine freie Durchfahrt zwischen Lausen und Liestal geben dürfe. Im Lausener Bauprojekt wird deshalb zur Durchsetzung des Fahrverbots für den MIV eine Pollerlösung mitgeplant.

*d) Kostenbeteiligung Dritter*

Im Gegensatz zum ursprünglichen Projekt von 2006 wird die Stadt im vorliegenden Projekt von den Liegenschaftsbesitzern keine Anwänderbeiträge erheben.

Im Rahmen der Sanierungsarbeiten der Kanalisations- und Wasserleitungen werden aber ebenfalls die privaten Hausanschlüsse kontrolliert und wo erforderlich, die Sanierung von den Liegenschaftseigentümern verlangt.

Weiter beteiligen sich die Drittwerte (EBL, EBLCOM, IWB), wie in der Stadt Liestal üblich, anteilmässig an den Grabenarbeiten. Das Rohrmaterial und die Verlegearbeiten werden komplett von den Drittwerten übernommen.

*e) ÖV*

Der Ausbau der Heidenlochstrasse ist die Voraussetzung für eine spätere Verdichtung des Busfahrplans auf einen Viertelstundentakt (in Hauptverkehrszeiten). Im vorliegenden Strassenprojekt ist die Verlegung der bestehenden Bushaltestelle in Richtung Kasinostrasse sowie der Bau einer zusätzlichen Bushaltestelle zwischen den Quartierplänen Grammet und Cheddite II enthalten. Die neuen Bushaltestellen werden behindertengerecht ausgeführt (22cm hohe Haltekante), ansonsten aber einfachst ausgeführt.

*f) Landabtretungen*

Die Landabtretungen variieren von 2 m<sup>2</sup> bis 423 m<sup>2</sup>, insgesamt sind 33 Parzellen betroffen. Die geplanten Quartierplanungen "Cheddite" mit 423 m<sup>2</sup> und "Grammet" mit 247 m<sup>2</sup> sind diejenigen Parzellen mit den grössten Landabtretungen. Da die Landabtretungen mittels Landerwerb durch die Stadt erfolgen und praktisch zu keinen Einschränkungen der Nutzungen der betroffenen Parzellen führen, wird nicht damit gerechnet, dass sich aus der Bevölkerung ein ähnlich grosser Widerstand formiert wie in 2007. Die Landerwerbsverhandlungen werden aber erst aufgenommen, wenn die Vorlagen im Einwohnerrat angenommen worden sind.

*g) Nachhaltigkeit*

Hinsichtlich der vom Einwohnerrat verabschiedeten Resolution 2019/133 (Klimanotstand) kann festgehalten werden, dass die Vorlage 2019/127 die Nachhaltigkeit mehrfach berücksichtigt: Redimensionierte Strassenfläche gegenüber ursprünglichem Projekt, Ausbau des ÖV's, Tempo 30, Verbesserung für den Fussgängerverkehr sowie LED für die Strassenbeleuchtung.

#### 4. Anträge

*Stadtrat-Vorlage Nr. 2019/126:*

4.1. Die BPK beantragt dem Einwohnerrat einstimmig, den Bau- und Strassenlinienplan (BSP) Heidenlochstrasse, Situationsplan 1:500 vom 25.01 .2018 zu beschliessen.

*Stadtrat Vorlage-Nr. 2019/127:*


4.2. Die BPK beantragt dem Einwohner einstimmig, den Bruttokredit von TCHF 2'500 (inkl. MwSt.) (Investitionskonto 2.61 50.501 0.0230) für die öffentliche Beleuchtung und den Strassenausbau Heidenlochstrasse zu genehmigen.

4.3. Die BPK beantragt dem Einwohner einstimmig, den Bruttokredit von TCHF 630 (inkl. MwSt.) (Investitionskonto 2.7 101.5030.0230) für den Ersatz der Wasserleitung zu genehmigen.

4.4. Die BPK beantragt dem Einwohner einstimmig, den Bruttokredit von TCHF 400 (inkl. MwSt.) (Investitionskonto 2.7201.5030.0230) für den Neubau der Sauberwasserleitung zu genehmigen.

4.5. Die BPK beantragt dem Einwohner einstimmig, den Kredit in der Höhe von TCHF 625 (Investitionskonto 2.6150.501 0.0231) für den Landerwerb zu genehmigen.

---



Thomas Eugster, Präsident BPK

Liestal, 26. März 2019