



Stadt Liestal

2020/193a
2020/194a

Einwohnerrat
Bau- und Planungskommission

Bericht der Bau- und Planungskommission (BPK) betreffend

- **Gasssstrasse (Mühlemattstrasse – Ergolzbrücke): Baukredite für die Strassenbau- und Wassleitungsarbeiten (Nr. 2020/193)**
- **Strassen Zentrum Nord, 1. Etappe: Nachtragskredit für die Strassenbauarbeiten inkl. öffentliche Beleuchtung, Markierung und Signalisierung**

1. Grundlage

Gestützt auf § 19 Abs. 2 lit. i des Geschäftsreglements für den Einwohnerrat überweist das Büro die beiden Vorlagen 2020/193 und 2020/194 an seiner Sitzung vom 14. Mai 2020 direkt an die BPK zur Vorberatung.

2. Sitzungsablauf

Die BPK behandelt die beiden Vorlagen als verbundenes Geschäft an ihrer Sitzung vom 08. Juni 2020, wobei neben Stadtrat Franz Kaufmann und dem Bereichsleiter Thomas Noack auch Marco Schwob vom federführenden Planungsbüro Sutter Ingenieure AG anwesend ist. Zusätzlich nimmt auch Martin Strübin, Bereichsleiter Betriebe an der Sitzung teil, da die Umsetzung des Projekts in seinem Bereich stattfinden wird. Hr. Schwob stellt das Strassenbauprojekt anhand einer bereits im Vorfeld an die Kommission verschickten Präsentation vor und steht danach den BPK-Mitgliedern für Fragen zur Verfügung. Im Anschluss erfolgt noch an der gleichen Sitzung die Beratung sowie die Beschlussfassung. Damit ermöglicht es die BPK, dass das Geschäft noch in der auslaufenden Legislatur im Einwohnerrat behandelt werden kann.

3. Beratung der BPK

Einleitung

Mit der durch den Einwohnerrat beschlossenen Kreditvorlage 2018-85 (BPK-Bericht 2018-85a vom 12. Juni 2018) wurden im Winter 2018/19 die städtischen Werkleitungen im Perimeter der Kantonsstrassen Zentrum Nord sowie der kommunalen Gasstrasse auf dem Abschnitt zwischen Weierweg und Mühlemattstrasse komplett erneuert. Betroffen waren Abschnitte der Rheinstrasse, der Rebgasse, der Gasstrasse und des Weierwegs. Die Arbeiten an den Werkleitungen sind weitgehend abgeschlossen. Der noch ausstehende Strassenbau der Gasstrasse zwischen Weierweg

und Mühlemattstrasse wird durch das Tiefbauamt ausgeführt (Kantonsstrasse). Um Synergien zu nutzen, führt die Stadt ihre Arbeiten im kommunalen Teil der Gasstrasse zwischen Mühlemattstrasse und Brücke der A22 ebenfalls unter Federführung des Tiefbauamts im gleichen Projekt aus. Die Submission der Baumeisterarbeiten ist durch das Tiefbauamt in Absprache mit der Stadt erfolgt. Somit liegen nun auch die Kosten aufgrund der Submission vor.

Projektumfang

Das Projekt beinhaltet den Strassenbau der Gasstrasse, wobei die Vorlage 2020/194 den Teil zwischen Weierweg und Mühlemattstrasse beinhaltet, während die Vorlage 2020/193 den Teil zwischen Mühlemattstrasse und Brücke der A22 betrifft. Auf dem gesamten Abschnitt der Gasstrasse wird die Strassenkoffierung komplett erneuert und ein lärmindernder Strassenbelag eingebaut. Zudem beinhaltet die Vorlage 2019/193 auch den Ersatz einer Wasserleitung aus 1931. Weiter werden in beiden Fahrtrichtungen die Bushaltestellen der Station „Elektra“ neu behindertengerecht erstellt (22cm hohe Haltekante). Dass für das Projekt seitens der Stadt Liestal zwei Vorlagen erarbeitet wurden ist dem Umstand geschuldet, dass die beiden Abschnitte in früheren Planungen zu unterschiedlichen Zeitpunkten realisiert worden wären. Durch den Wegfall des Zentrumsanschlusses kann die Realisierung nun aber gemeinsam erfolgen.

Projektausführung generell

Wie im obenstehenden Abschnitt bereits erwähnt, wäre die Gasstrasse in der ursprünglichen Planung die Anschlussstrasse an den damals projektierten Zentrumsanschluss gewesen und wäre deshalb auch zu einer Kantonsstrasse geworden. Durch den Wegfall des Zentrumsanschlusses bleibt die Gasstrasse weiterhin eine Gemeindestrasse und verbindet das Zentrum mit der Erzenbergstrasse. Sie wird gemäss dem genehmigten Bau- und Strassenlinienplan gebaut. Da auf der Gasstrasse weiterhin Buslinien verkehren, muss an der Abzweigung Weierweg/Gasstrasse für den Bus in Fahrtrichtung Erzenbergstrasse eine Schleppkurve einberechnet werden und die Fahrspur rund 5.5 m breit resp. nach der Kurve 4.7 m breit dimensioniert werden. Ab der Kreuzung zur Mühlemattstrasse beträgt die geplante Fahrspurbreite dann 3.5 m. In der Gegenrichtung ist die Fahrspurbreite ab Brücke durchgehend 3.5 m breit geplant. An der Kreuzung zur Mühlemattstrasse wird eine durch Verkehrsteiler geschützte, farblich gekennzeichnete Zwischenfläche ausgebildet (Breite bis leicht über 2 m), welche als Warteraum für Linksabbieger genutzt werden kann. Analog zu den Strassen Zentrum Nord wird auf der Gasstrasse ebenfalls ein lärmarmer Deckbelag verbaut (für die Quartierpläne Weierweg und Aurisa wurde LES II festgelegt). Auf der Gasstrasse gilt weiterhin Tempo 50, analog den Strassen Zentrum Nord. Einzelne Kommissionsmitglieder sind der Meinung, dass Tempo 30 adäquater wäre, andere Kommissionsmitglieder vertreten die Meinung, dass die Strassenhierarchie gewahrt werden müsse und eine Temporeduktion auch zu ungewollten Mehrbelastungen der Umwelt führen könnte, wenn dadurch die Stauzeiten zunehmen. Die Kommission war sich aber einig, dass die Tempofrage an diesem Ort im Auge behalten werden muss.

Projektausführung Langsamverkehr

Mit dem vorliegenden Projekt werden die Fussgängerüberquerungen neu gestaltet. Dabei werden die neu projektierten Verkehrsteiler im Bereich der Abzweigung Weierweg/Gasstrasse und Mühlemattstrasse/Gasstrasse als Mittelinseln für die Fussgängerstreifen benutzt. Somit muss jeweils nur eine Fahrspur aufs Mal überquert

werden. Beidseitig der Strasse ist ein 2 m breites Trottoir für die Fussgänger geplant. Für den Veloverkehr ist keine separate Fahrspur vorgesehen, da gemäss Stadtbauamt die Breite des Strassenraums dazu nicht ausreicht. An der Kreuzung Mühlemattstrasse/Gasstrasse ermöglicht die bereits erwähnte Zwischenfläche einen Warte- raum für Linksabbieger und für Velofahrer, welche die Gasstrasse auf der Achse Gri- enmattweg-Mühlemattstrasse queren wollen. Die in der Baumallee des Quartierplans Aurisa geplanten Längsparkplätze sind 50cm von der Fahrbahn entfernt, damit un- achtsam öffnende Autotüren die Velofahrer weniger gefährden können. Trotzdem weisen einzelne Kommissionsmitglieder darauf hin, dass bei der Genehmigung der Quartierpläne Weierweg und Aurisa die Quartierplanreglemente extra mit dem fol- genden Passus ergänzt worden sind: *„Falls es im Rahmen der Ausgestaltung der Strassenprojekte Rebgasse, Weierweg und Gasstrasse einer Fläche für einen Velo- weg innerhalb des QuartierplanPerimeters bedarf, geht diese zu Lasten des angren- zenden öffentlich zugänglichen Fussgängerbereichs“*. Natürlich hatte damals die Kommission in der Beratung des QP Aurisa diesen Passus im Hinblick auf die Ver- kehrssituation in der Gasstrasse mit dem Zentrumsanschluss an die A22 im Blickfeld. Durch den Wegfall des Zentrumsanschlusses bleibt das Verkehrsaufkommen deut- lich kleiner als ursprünglich erwartet. Auch anerkennen einzelne Kommissionsmit- glieder, dass die im QP Aurisa entlang der Strasse projektierte Baumallee einen Bei- trag gegen die Hitzeentwicklung im Siedlungsgebiet erfüllt. Trotzdem erscheint der Kommission, dass das Stadtbauamt den Willen der BPK bei der Führung des Velo- verkehrs rund um den QP Weierweg und QP Aurisa nicht genügend wahrgenommen hat. Die Kommission ist der Ansicht, dass diesbezüglich Verbesserungen geprüft werden müssen und wird deshalb zeitgleich mit der Behandlung der Vorlagen 2020/193 und 2020/194 ein dringliches Postulat zu der Thematik einreichen.

Projektausführung ÖV/Bushaltestellen

Wie bereits im Abschnitt Projektumfang erwähnt, wird mit dem vorliegenden Projekt für die Haltestelle „Elektra“ in beiden Richtungen eine behindertengerechte Bushalte- stelle eingeplant, welche wie bisher die Linie 80 der AAGL bedient. Ein Kommissi- onsmitglied hinterfragt, ob die Haltestelle an diesem Ort überhaupt Sinn macht und mit dem Geld nicht anderswo eine zusätzliche, besser frequentierte Bushaltestelle fi- nanziert werden könnte. Dies weil der Bahnhof in unmittelbarer Nähe liegt und die Ein-/Ausstiegszahlen an der Haltestelle trotz dem bereits gebauten Quartierplan Weierweg im 2019 gering waren. Das Stadtbauamt entgegnet, dass mit den in der in der Beantwortung des Postulats 2016/25a erwähnten Stadtbuslinien ab 2022 statt der Linie 80 neu die Stadtbuslinie 78 die Haltestelle „Elektra“ bedienen wird. Auf- grund der neuen Linienführung der Linie 78 und der weiteren Bautätigkeit (QP Auri- sa, QP EBL) erhoffe man sich zusätzliche Ein- und Aussteiger an dieser Haltestelle. Das Kommissionmitglied kann der Argumentation folgen, dass die Busstation im Zu- ge des Strassenneubaus nicht aufgehoben werden soll, ist aber der Meinung, dass mit dem in der Vorlage erwähnten Bau von Buswartehäuschen (nicht Bestandteil der aktuellen Vorlagen 2020/193 und 2020/194) unbedingt zugewartet werden soll, bis genügend Erfahrung des Nutzungsverhaltens der neuen Stadtbuslinie vorhanden ist, welche einen Bau rechtfertigen würden.

Projektkosten

Um Synergien zu nutzen, wurden mit dem Auftrag des Tiefbauamts für den kantona- len Teil der Strassen Zentrum Nord auch die Baumeisterarbeiten für die beiden kommunalen Abschnitte der Gasstrasse ausgeschrieben. Aufgrund des gedrängten Terminprogramms ist der Zuschlag bereits erfolgt, d.h. bei den Preisen handelt es

sich nicht mehr um Kostenschätzungen, sondern um effektiv verhandelte Preise. Der Löwenanteil der Projektkosten betrifft mit 940'000 CHF den Strassenraum, wovon je 25'000 CHF für die beiden behindertengerechten Busstationen eingerechnet sind. Die Kosten für den Strassenraum erscheinen einigen Kommissionsmitgliedern als hoch. Gemäss dem Leiter der Betriebe, Martin Strübin, ist jedoch der mit der Vergabe erzielte Quadratmeterpreis von rund 300 CHF/m² Strasse im Rahmen der Erwartungen, wenn es im Vergabeprozess keine „Ausreisser“ gibt und wie im vorliegenden Fall auch der Strassenkoffer erneuert wird. Die Kosten für den Landerwerb von den Quartierplänen sind nicht Teil der Vorlage. Das Stadtbauamt erläutert aber auf Nachfrage, dass sich der Landerwerb fast ausschliesslich auf den Quartierplan Weierweg konzentriert hat und beim Quartierplan Aurisa nur kleinste Flächen zur Arrondierung erworben werden müssen. Damit werden die im Budget für den Landerwerb eingestellten Mittel voraussichtlich reichen. Auf die Frage eines Kommissionsmitglieds, warum denn überhaupt ein Nachtragskredit notwendig sei, räumt das Stadtbauamt ein, dass die Kosten einfach viel zu tief geschätzt wurden.

Fazit

Die Mitglieder der BPK können den Ausführungen des Stadtbauamts weitgehend folgen, sämtliche Fragen konnten geklärt werden. Die Kommissionsmitglieder befürworten das Projekt, sind aber der Meinung, dass die Situation für den Veloverkehr auf Basis des dringlichen Postulats nochmals überprüft werden soll.

4. Anträge

Die BPK beantragt dem Einwohnerrat einstimmig

Zur Vorlage 2019/193:

4.1 Die Strassenbauarbeiten den Baukredit von TCHF 409 excl. MwSt. bzw. TCHF 440 inkl. MwSt., zu Gunsten des Kontos 6150.5010.0251 zu beschliessen.

4.2 Die Wasserleitungsarbeiten den Baukredit von TCHF 120 excl. MwSt. bzw. TCHF 129 inkl. MwSt. zu Gunsten des Kontos 7101.5030.0251 zu beschliessen.

Zur Vorlage 2019/194:

4.3 Die Realisierung der Strassenbauarbeiten, den Nachtragskredit von TCHF 300 inkl. MwSt., zu Gunsten des Kontos 6150.5010.0202 zu beschliessen.

Zum dringlichen Postulat der BPK:

4.4 Dem dringlichen Postulat der BPK „Führung des Veloverkehrs rund um den QP Weierweg und QP Aurisa überprüfen und verbessern“ zuzustimmen.



Thomas Eugster, Präsident BPK

Liestal, 09. Juni 2020