



Poststrasse – Bericht der Geschäftsprüfungskommission (GPK) zum Postulat von Beat Gränicher namens der SVP-Fraktion

1. Auftrag der GPK

Der von einer dringlichen Motion in ein Postulat umgewandelte Vorstoss von Beat Gränicher namens der SVP-Fraktion ist an der Einwohnerratssitzung vom 25. August 2010 an den Stadtrat überwiesen worden.

An der Kommissionssitzung vom 14.09.2010 hatte sich die GPK selbst den Auftrag erteilt, weitere Abklärungen betreffend dem Poststrassen-Projekt zu erteilen, wie dies mit dem Vorstoss Nr. 2010/132 vorgeschlagen und beantragt wurde.

2. Ausgangslage

Die GPK erhielt beim Leiter Stadtbauamt Einsicht in alle Akten. Eine ausgesuchte Dokumentation wurde allen Mitgliedern der GPK zugestellt.

Die Herren Ruedi Riesen (Stadtrat) und Martin Hofer (Leiter Stadtbauamt) informierten an der GPK-Sitzung vom 19.10.2010 über den Ablauf/Verlauf des Projekts Poststrasse und beantworteten die anstehenden Fragen. Wie gewohnt, diente ein Frage- und Antwortbogen für die Klärung von Fragen der GPK.

An dieser Stelle dankt die GPK dem Stadtrat sowie dem Stadtbauamt für die offene Zusammenarbeit und die Offenlegung aller Dokumentationen bei den Abklärungen durch die GPK.

3. Geschichte / Planung

Eine Neu- und Umgestaltung der Poststrasse war nicht geplant und wurde erst im Jahre 2003 ein Thema, als die SBB ein Lärmschutzprojekt vorstellte. Rechtliche Einsprachen seitens der Stadt und weiteren betroffenen Grundeigentümern längs der Poststrasse wurden zurückgezogen oder entsprechend berücksichtigt.

Per 28.04.2005 wurde eine Vereinbarung zwischen der Stadt Liestal und der SBB unterzeichnet, welche eine Kostenbeteiligung durch die SBB von CHF 700'000 (Projektkosten CHF 900'000) enthielt. Nach diversen Gesprächen war die Ausführung der Lärmschutzwand, wie sie heute dasteht, definiert und entsprechend realisiert. Die Lärmschutzwände erforderten nun vom Bundesamt für Verkehr ein realisierbares Strassenprojekt, worin die Stadt Liestal als Bauherrin aufzutreten hatte. Die Strassenkorrektur war noch in keinem Projekt der Lärmsanierung aufgetreten und galt als Sonderfall, weshalb der Bund den grössten Anteil der Kosten übernahm. Der Einwohnerrat war gemäss Beschluss vom 25.01.2006 involviert (Vorlage Nr. 2005/64, Genehmigung Baukredit von CHF 900'000).

Im November 2004 erstellte das Ingenieur- und Planungsbüro Sutter AG erstmals ein Projekt „Poststrasse“ und niemand redete von einem Bus-Gegenverkehr. Im gültigen Verkehrskonzept ist die Poststrasse ohne Busgegenverkehr geplant. Es bestand ein Vorprojekt mit einer Strassenbreite inkl. Parkstreifen von 10.75 m und einer 2. Variante mit 8.75 m. Am 13.04.2005 wurden die Grundeigentümer informiert und per 27.09.2006 waren alle Einsprachen bereinigt. Im April 2005 war der Bus als Verkehrsmittel erstmals Bestandteil des Projekts Poststrasse. Die ER-Vorlage Nr. 2005/64 bestätigte die Abklärungen und die Möglichkeiten betreffend der Poststrasse mit einem Bus-Gegenverkehr.

Anlässlich der Koordinationssitzung vom 22.09.2005 wurde die vorgesehene Strassen-Breite von 9 m, welche noch heute Gültigkeit hat, mit dem Stadtbauamt Liestal, dem Amt für Raumplanung BL, dem Amt für Öffentlicher Verkehr, den Firmen Zwicker + Schmid, Gruner AG sowie dem Sutter Ingenieur- und Planungsbüro AG besprochen. Mit der Gestaltung kam Leben, aber auch Bäume in die Poststrasse und der Busgegenverkehr war immer noch möglich. Im Verkehrskonzept aus dem Jahre 2006 projektieren die Ingenieure und Planer (IG Gruner/Rapp Infra) eine Strassenbreite von 6.09 m plus Bankett von 0.25 m für einen Bus- Gegenverkehr, welche innerhalb der Begegnungszone genügt. Mit Mail vom 28.07.2010 bestätigt die Firma Gruner AG nochmals dieses Mass gemäss VSS SN 640202, worin Busbreiten von 2.50 m, Sicherheitszuschläge von je 30 cm angegeben werden, was eine Summe von 6.20 m ergibt.

Im 2008 schlugen die Busbetriebe (Autobus AG, Postauto) einen Spiegel bei der Schwieri-Kurve für die allgemeine Verkehrssicherheit vor, was vom Kanton unterstützt wurde.

Ebenfalls hatte das kantonale Amt für Öffentlichen Verkehr Kenntnis vom Gegenverkehr (Bus/Bus) auf der Poststrasse, bestand jedoch gemäss Schreiben vom 16.03.2009 darauf, dass keine Begegnungszone, sondern das Tempolimit von 50 km/h eingeführt wird. Per 03.11.2009 lehnt ebenfalls das kantonale Amt für Raumplanung die Begegnungszone aufs Schärfste ab.

Die Sicherheitsdirektion Baselland ordnete schlussendlich eine Tempolimit von max. 20 km/h an. Ein langer und beschwerlicher Weg fand in der Begegnungszone mit Tempo 20 ein Ende.

Das Amt für Raumplanung (ARP) blockierte das weitere Vorgehen in der Meinung, es handle sich um das Problem „Begegnungszone“. Dabei wurde in Erfahrung gebracht, dass es sich um den Bus-Gegenverkehr handle. Das ARP führte am 15.01.2010 einen Fahrversuch durch. Ebenfalls wurde im Februar 2010 vom Amt für Öffentlicher Verkehr eine Verkehrs-Simulation in Auftrag gegeben. An einer Besprechung vom 17.02.2010 gab das Amt für Raumplanung, Abteilung Öffentlicher Verkehr vor, dass für den Gegenverkehr eine Breite von 6.70 m benötigt werde und die Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure zeigten klar auf, dass die Schwieri-Kurve mit einer Lichtsignalanlage geregelt werden müsse.

Das Sutter Ingenieur- und Planungsbüro AG erläuterte in seinem Bericht vom 21.06.2010, dass die IG Gruner AG/Rapp AG beauftragt werde, die Kurve Wasserturmplatz-Poststrasse, sowie die Verbindung Bahnhofplatz-Poststrasse mittels einer verkehrstechnischen Machbarkeit zu prüfen und Lösungen hinsichtlich den Geometrien zu entwickeln sind. Die Aufgabe des Sutter Ingenieur- und Planungsbüro AG bestand darin, das detailgetreue und technische Gestaltungsprojekt der Planergemeinschaft Rosenmund + Rieder / Stierli + Ruggli AG / Bos-sard technisch und baulich zu überprüfen. Die Überprüfung wurde nur auf den Projektabschnitt Poststrasse bezogen, mit der Äusserung, dass Auswirkungen auf weiterführende Strassenabschnitte nur im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes Liestal durch die IG Gruner AG/Rapp AG möglich gewesen wären.

Verschiedentlich sind an früheren Einwohnerratssitzungen von den Ratsmitgliedern Einwände und Fragen betreffend der Poststrasse thematisiert worden, doch wurden diesen vom zuständigen Stadtrat zu wenig Beachtung geschenkt.

4. Ursache/Fehler

Das Stadtbauamt anerkennt in der Medienmitteilung vom 20.08.2010, die technische Planung zu wenig hinterfragt zu haben.

Dies ist jedoch zu relativieren, da Sachverständige der zuständigen Ingenieur- und Planungsbüros, des Amtes für Raumplanung, des Amtes für Öffentlichen Verkehr und der Busbetriebe Einsicht in das Projekt „Poststrasse“ hatten und dieses bis zur Bauvollendung im Jahre 2010 in der projektierten Form bejahten.

Während der gesamten Projekt- und Bauphase hatte sich das Stadtbauamt auf die Anweisungen der Verkehrsplaner verlassen.

Alle Beteiligten bedürfen einer Schuldzuweisung und das Stadtbauamt muss Geschehenes als „blau-äugig“ zur Kenntnis nehmen!

5. Kosten

Die Bau- und Umweltschutzdirektion BL bestätigte mit Schreiben vom 14.06.2010, dass es sich bei der Poststrasse um eine Gemeindestrasse handelt und somit die Kosten durch die Stadt Liestal zu tragen sind. Eine Mitfinanzierung durch den Kanton könne nicht erwartet werden. Das Amt für Öffentlichen Verkehr hatte durch die positive Rückmeldung bis zum Zeitpunkt eines Personalwechsels in der BUD BL, der Stadt Liestal den „Rücken“ gestärkt und somit auch Mehrkosten verursacht. Für diese positive Haltung mit negativem Ausgang wäre eine Kostenbeteiligung zu diskutieren.

Die Kosten der Lichtsignal-Anlage wurden mit CHF 65'000 offeriert, und sind, da es sich bei der Poststrasse um eine Gemeindestrasse handelt, durch die Stadt Liestal als Eigentümerin zu tragen.

Das Sutter Ingenieur- und Planungsbüro AG ist in Anerkennung ihres Fehlers gemäss Beitragszusicherung vom 19.08.2010 bereit, das Verschieben der Bäume und der Kandelaber im Umfang von ca. Fr. 10'000.-- zu übernehmen.

Die laufenden Projekt- und Baukosten wurden von der GPK nicht überprüft. Diese Überprüfung sollte zu gegebener Zeit durch die Finanzkommission (FIKO) - nach Vorliegen der definitiven Schlussabrechnungen - vorgenommen werden.

6. Vorschläge und Empfehlungen der GPK

- a) Für weitere Projekte empfehlen wir, die Fachleute zu hinterfragen bzw. Referenzen und Erfahrungen für komplexe Projekte abzuklären.
- b) In Zukunft sind praktische Fahrversuche und nicht nur Computer-Animationen vorzunehmen.
- c) Der Stadtrat und das Stadtbauamt muss in Zukunft konsequent ein begleitendes Baumanagement mit Bau- und Finanzkontrollen durchführen.
- d) Bei der Gestaltung und Ausführung von Bauvorhaben der Stadt sind künftig Unterhalt und Synergien der bestehenden baulichen Elemente zu berücksichtigen.

7. ANTRÄGE der GPK

- 7.1 Die Geschäftsprüfungskommission (GPK) beantragt dem Einwohnerrat einstimmig, vom vorliegenden Bericht mit den Vorschlägen und Empfehlungen der GPK gemäss Kapitel 6 Kenntnis zu nehmen.
- 7.2 Die GPK beantragt dem Einwohnerrat, dem Stadtrat folgende Aufträge zu erteilen:
 - 7.2.1 *Der Stadtrat muss die beteiligten Planungsbüros und den Kanton wegen folgenschweren Fehleinschätzungen zu Teilerlassen der Honorarrechnungen belangen.*
 - 7.2.2 *Der Stadtrat erstellt eine Analyse zum „Bus-Gegenverkehr in der Poststrasse ab 12.12.2010“ mit schriftlicher Berichterstattung an den Einwohnerrat bis zur Einwohnerratssitzung vom 02. März 2011.*
 - 7.2.3 *Zukünftig sind Wettbewerbe, Quartierpläne und Bauvorhaben der Stadt auch nach der politischen Zusage kritisch zu hinterfragen und die Planer auf dem Weg zur Umsetzung im Sinne der Stadt zu begleiten.*
- 7.3 Die Finanzkommission (FIKO) wird mit der Überprüfung der Baukostenabrechnung „Poststrasse“ beauftragt. Im FIKO-Bericht sind unter anderem auch die Kostenbeteiligungen von Dritten (siehe Pkt. 7.2.1) auszuweisen.

Namens der Geschäftsprüfungskommission (GPK)

sig. Dieter Epple, Präsident

Liestal, 08. Dezember 2010