



Fahrbahnverengungen Sichternstrasse – Antwort Stadtrat zu Interpellation betreffend Fahrbahnverengungen auf der Sichternstrasse von Thomas Eugster der FDP-Fraktion

Kurzinformation

Die Zugänge zum Bahnhof Liestal wurden im Zuge des Vier-spurausbaus neu gestaltet.

Die Sichternstrasse wurde im untersten Bereich in Richtung Rot-acker verschoben und als Begegnungszone umgestaltet.

Diese dient der besseren Koexistenz des motorisierten und Langsamverkehrs. Der Verkehr muss sich allgemein dort langsamer bewegen, damit auch die schwächeren Verkehrsteilnehmenden bessere Verhältnisse in dieser Zone vorfinden. Die Reduktion der Geschwindigkeit erhöht deren Sicherheit.

Liestal, 9. April 2024

Für den Stadtrat Liestal

Der Stadtpräsident

Daniel Spinnler

Der Stadtverwalter

Marcel Meichtry

DETAILINFORMATIONEN

1. Ausgangslage / Rechtsgrundlage

Die Fahrbahn im Bereich der neuen Begegnungszone an der Sichternstrasse wurde in den letzten Monaten neu gebaut. Diesbezüglich wurde am 18. März 2024 eine Interpellation von der FDP-Fraktion eingereicht:

Interpellation betreffend Fahrbahnverengungen auf der Sichternstrasse

Nachdem nun der Strassenabschnitt von der Verzweigung Oristalstrasse-Sichternstrasse bis zur Kreuzung Sichternstrasse – Wiedenhubstrasse - Munzachstrasse fertig gestellt ist, zeigt sich, dass die Fahrbahnverengungen auf der Sichtenstrasse unterhalb und oberhalb der erwähnten Kreuzung massive Stauungen verursachen. Motorfahrzeuge können an den Verengungen nicht kreuzen und stauen sich je beidseits nach hinten. Zudem kreuzen die Personenwagen dort aus Vorsichtsgründen auch nicht mit Fahrrädern. Insbesondere zu Hauptverkehrszeiten ist das ansehnliche Verkehrsaufkommen ins und aus dem Sichternquartier Quartieren berg- wie talwärts praktisch blockiert. Dies wird noch weiter verschärft, indem der untere, neue Teil der Tiergartenstrasse mit zwei zu steilen Steigungen für Velo und zu Fuss und einer Verengung schlechter passierbar ist. Somit wird die Zufahrt zum und Wegfahrt aus dem Sichternquartier- auch für den Fahrradverkehr – ganz erheblich erschwert.

Weiter ist die Distanz von der Verzweigung Oristalstrasse-Sichternstrasse bis zur ersten Fahrbahnverengung relativ kurz ist, sodass eine bergwärts stehende Wartekolonne aufgrund der ungenügenden Überblickbarkeit des Verzweigungsbereichs (nicht eingehaltene Sichtberme) ein Auffahrtsrisiko für nachfolgende Fahrzeuge aus der Bahnunterführung birgt. Zudem verursacht die Kolonne einen Rückstau in die Bahnunterführung.

Ich bitte den Stadtrat um schriftliche sowie zeitnahe Beantwortung folgender Fragen:

- 1. Aufgrund welchen konkreten Plans basieren die baulichen Fahrbahnverengungen auf der Sichtenstrasse unterhalb und oberhalb der Kreuzung Sichtenstrasse-Wiedenhubstrasse-Munzachstrasse?*
- 2. Sind die Fahrbahnverengungen auf dem Plan eingezeichnet?*
- 3. Wo ist der Plan publiziert?*
- 4. Welche Behörde hat den Plan beschlossen?*
- 5. Gab es eine Einsprachemöglichkeit gegen den Plan und wer war einspracheberechtigt?*
- 6. Falls der Plan nicht vom Stadtrat beschlossen wurde, hat der Stadtrat gegen den Plan Einsprache erhoben?*
- 7. Wer kommt für die Baukosten der Strasse im genannten Bereich auf?*
- 8. Teilt der Stadtrat die Auffassung, dass die erwähnten Fahrbahnverengungen zum einen Den Verkehrsfluss über Gebühr behindern und zum anderen eine Unfallgefahr darstellen?*
- 9. Was gedenkt der Stadtrat zu unternehmen, um die Verkehrsstauungen auf der Sichtenstrasse zu entschärfen?*

Für die FDP-Fraktion
Thomas Eugster

2. Antwort des Stadtrates

In der Sichterstrasse wird eine Begegnungszone (mit Geschwindigkeiten bis 20 km/h) erstellt. Die Begegnungszone ermöglicht vor allem eine erhöhte Aufmerksamkeit durch Temporeduktion und verbessert damit die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden (Quartierbewohner, Veloroute, Schüler und sonstige Bahnkunden, ...).

1. Aufgrund welchen konkreten Plans basieren die baulichen Fahrbahnverengungen auf der Sichterstrasse unterhalb und oberhalb der Kreuzung Sichterstrasse – Wiedenhubstrasse - Munzachstrasse?

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung vom 9. November 2021 dem Projekt Begegnungszone zugestimmt und den für die Realisierung benötigten Kredit in den Voranschlag 2022 zur Budgetgenehmigung durch den Einwohnerrat eingestellt.

Die Begegnungszone «Sichterstrasse» wurde mit Brief vom 17. Februar 2023 der Verkehrspolizei Basel-Landschaft zur Genehmigung vorgelegt. Die Verkehrspolizei hat gemeinsam mit dem Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft den Antrag geprüft und die Verkehrsanordnung am 11. September 2023 mit Rechtsmittelbelehrung publiziert.

2. Sind die Fahrbahnverengungen auf dem Plan eingezeichnet?

Die Fahrbahnverengungen wurden auf dem Plan zur verkehrspolizeilichen Anordnung so dargestellt, wie draussen ausgeführt.

3. Wo ist der Plan publiziert?

Die verkehrspolizeiliche Anordnung für die Begegnungszone wurde im Amtsblatt des Kantons BL am 11. Sept. 2023 publiziert. Der Plan lag zur Einsichtnahme bei der Polizei in Lausen und bei der Stadt Liestal auf. Einige interessierte Personen haben damals die Stadt zwecks Erläuterungen konsultiert. Die Pläne wurden ebenfalls an den Informationsanlässen am Bahnhof seit 2022 vorgestellt und intensiv mit der Bevölkerung diskutiert.

4. Welche Behörde hat den Plan beschlossen?

Nach dem Stadtratsbeschluss prüfte die Polizei Baselland die Pläne der Begegnungszone und ordnete deren Ausführung per Verkehrsanordnung an.

5. Gab es eine Einsprachemöglichkeit gegen den Plan und wer war einspracheberechtigt?

Gegen eine verkehrspolizeiliche Anordnung kann die Bevölkerung innert 10 Tagen Einsprache erheben. Bei der Einsprache ist es hilfreich, wenn die eigene Betroffenheit der Massnahme dargelegt wird. Es gingen im vorliegenden Fall keine Einsprachen ein. Es gab aber einige Anfragen aus dem Quartier, bezüglich den Plänen welche auch im Einzelfall erklärt wurden. (s. Frage 3)

6. Falls der Plan nicht vom Stadtrat beschlossen wurde, hat der Stadtrat gegen den Plan Einsprache erhoben?

Der Stadtrat hat die Begegnungszone so zur Genehmigung bei der Verkehrspolizei eingereicht.

7. Wer kommt für die Baukosten der Strasse im genannten Bereich auf?

Die SBB bezahlt die Wiederherstellung der Sichternstrasse am neuen Ort. Die Stadt übernimmt die Mehrkosten für die Begegnungszone. Dazu gehören Pflästerungen, Signalisations- und Markierungsarbeiten.

8. Teilt der Stadtrat die Auffassung, dass die erwähnten Fahrbahnverengungen zum einen den Verkehrsfluss über Gebühr behindern und zum anderen eine Unfallgefahr darstellen?

Die neue Verkehrssituation erzeugt neue Verkehrsbeziehungen. Der Stadtrat hat die Sicht auch für die schwächeren, verletzlicheren Verkehrsteilnehmenden. Für diese steigt die Sicherheit in diesem Bereich mit der Einrichtung der Begegnungszone. Der untere Teil der Sichternstrasse, wo sich die Begegnungszone befindet, ist auch ein Schulweg.

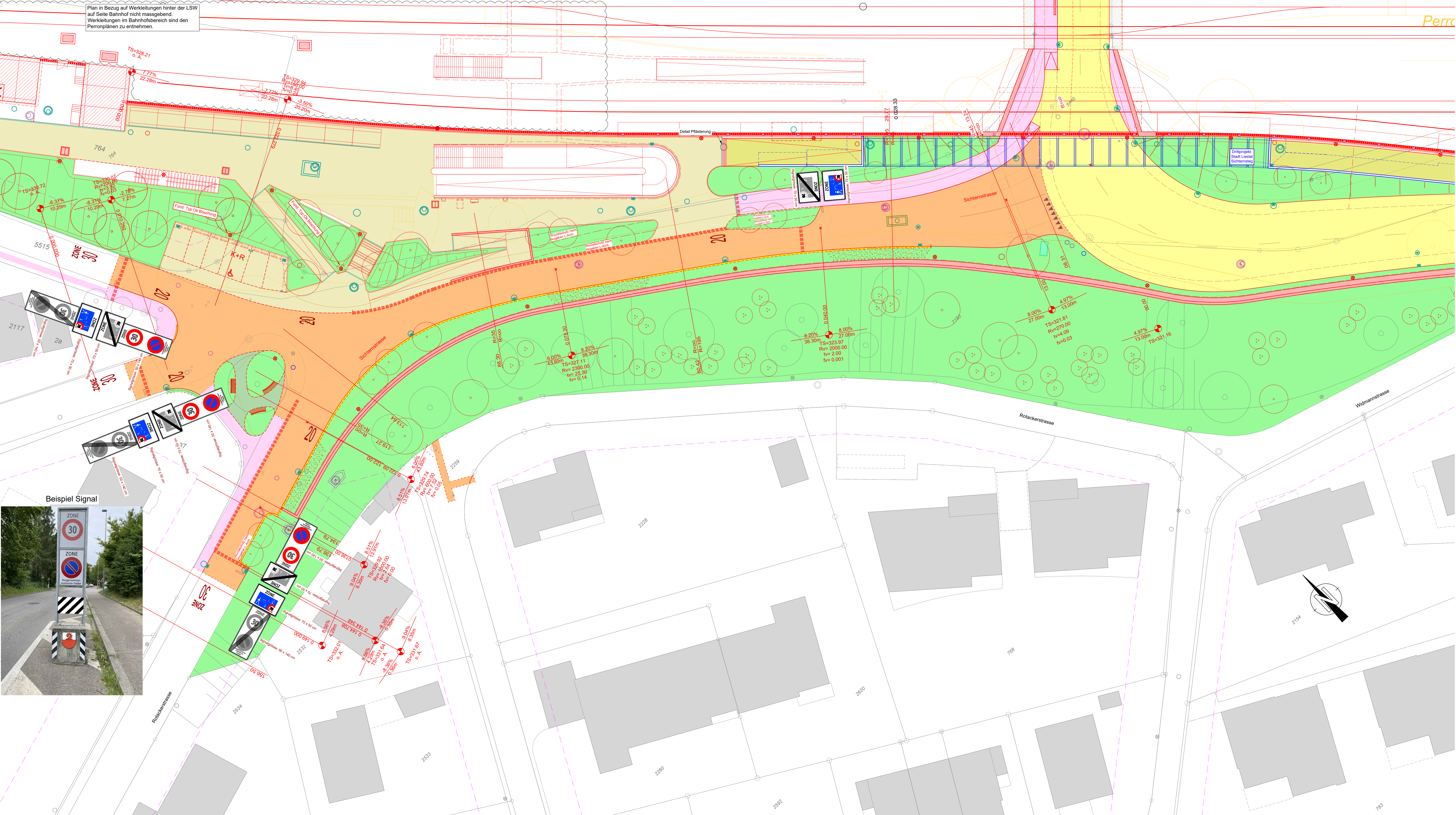
Die heutige Führung des Veloverkehrs vor der unteren Verengung an der Sichternstrasse wird sich verändern und es werden mögliche Wartezeiten am unteren Eingang zur Begegnungszone auf der Sichternstrasse verringert, wenn die Velostege entlang der Bahngleise und durch die Orstalunterführung offen sein werden.

9. Was gedenkt der Stadtrat zu unternehmen, um die Verkehrsstauungen auf der Sichtenstrasse zu entschärfen?

Die Gestaltung der Begegnungszone inkl. Signalisation und Markierung wird abgeschlossen. Die Veloverkehrseinrichtungen wie Steg und Velostation gehen im Verlauf dieses Jahres in Betrieb. Nach einem Jahr wird die Funktion der Zone nochmals auf ihre Wirksamkeit und Gefahrenminderung hin überprüft. Notwendige Nachrüstungen wären dann in Koordination mit der Verkehrspolizei zu veranlassen.

3. Beilagen / Anhänge

- Situationsplan Begegnungszone
- Normalprofile Sichternstrasse



Plan in Bezug auf Werklungen hinter der LSW auf Seite Bahnhof nicht massgebend. Werklungen im Bahnhofsbereich sind den Perronplänen zu entnehmen.



Legende (projektiert)

ES

Einlaufsicht ES (T-206)

SS

Schlammsammler SS (T-205)

SSD

Schlammsammler SSD (T-205)

SSD-R

Schlammsammler ohne Rost (T-205)

K

Kandlatier

V

Abbruch / Verfüllen

Legende Signaturen (projektiert)

ES

Einlaufsicht ES (T-206)

SS

Schlammsammler SS (T-205)

SSD

Schlammsammler SSD (T-205)

SSD-R

Schlammsammler ohne Rost (T-205)

K

Kandlatier

V

Abbruch / Verfüllen

Belagsflächen:

I

Strasse: Belag + Fundamentalschicht

Deckschicht: 30 mm SDA 8-12 PnB E 45/80-65

Binderschicht: 70 mm AC B 22 S PnB E 45/80-65

Tragschicht: 70 mm AC T 22 S B 50/70

Fundation: min. 550 mm UG 0/45 OC_{SS}

II

Strasse: Belag + Fundamentalschicht

Deckschicht: 35 mm AC 11N B 70/100

Tragschicht: 80 mm AC T 22N B 70/100

Fundation: min. 600 mm UG 0/45 OC_{SS}

III

Gehweg: Belag + Fundamentalschicht

Deckschicht: 25 mm AC 8N B 70/100

Tragschicht: 75 mm AC T 22N B 70/100

Fundation: min. 400 mm RC Kiessmischung B 0/45

IV

Gehweg: Belag + Fundamentalschicht

Deckschicht: 25 mm AC 8N B 70/100

Tragschicht: 50 mm AC T 16N B 70/100

Fundation: min. 400 mm UG 0/45 OC_{SS}

V

Vorplätze: Belag + Fundamentalschicht

Deckschicht wird eingefärbt nach Angaben Hager-Landschaftsarchitektur

Deckschicht: 30 mm AC 8N B 70/100

Tragschicht: 70 mm AC T 22N B 70/100

Fundation: min. 450 mm UG 0/45 OC_{SS}

VI

Schotterterrassen

VII

Grünfläche

VIII

Wiederherstellung Private Vorplätze

Für die Richtigkeit und Vollständigkeit der eingetragenen Leitungen oder unterirdischen Anlagen leistet das Ingenieurbüro keine Gewähr. Die genaue Lage der eingetragenen Werklungen ist vor Beginn der Bauarbeiten durch den Unternehmer bei den Werken zu erheben.

Index	Bemerkungen, Änderungen
A	Ergänzung "Zone" Markierungen
B	
C	
D	

Linie
Bezeichnung
Km

500/501
Basel - Olten
13.200 - 15.700

Kanton(e)
Gemeinde(n)

Basel Landschaft
Liestal

Projekt

Liestal, Vierspurausbau, ZEB

ISP-Nr.

1117769

Phase

Ausführungsprojekt

Übersichtsplan

Dok.-Nr.: ZEB_51-M1-SST-TB-LO-SI-31011-R01_Sit_Sichernstrasse_S+M

SBB CFF FFS
Abteilung/OE: I-PJ-MP-OL-T1

INGE LBW+
c/o Locher Ingenieure AG
Pelikan-Platz 5, Postfach
8022 Zürich
Tel. 043 443 74 43

Plan bearbeitet von:
Locher Ingenieure AG
Pelikan-Platz 5, Postfach
8022 Zürich
Tel. 043 443 74 43
Büro Plan Nr. 90691-51-1011

Sichernstrasse

Signalisations- und Markierungsplan
Skalierung 1:200

Linie 500/501
SBB, Infrastruktur, Projekte, Multiprojekte, Olten
Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten

Km 14.31 - 14.52

Rev.	Datum	Gez.	Gepr.	Gen.
a	07.07.2023	bea	bej	huk
b	14.07.2023	bea	bej	huk
c				
d				

Format 60 / 126

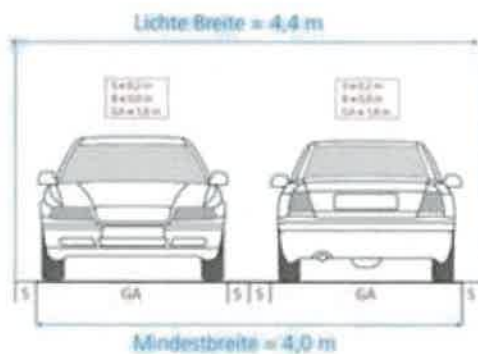
© Alle Rechte an diesem Dokument stehen der SBB zu. Für die genaue Lage und die Vollständigkeit der unterirdischen Anlagen besteht keine Gewähr.

Normalprofil Sichtersenstrasse

- Im zwischenliegenden Bereich weist die Sichtersenstrasse eine Breite von mind. 4.80 m auf. Bei einer Geschwindigkeit von 20 km/h beträgt die Mindestbreite für den Begegnungsfall PKW <> PKW nach der VSS-Norm 40 201 mind. 4.00 m (die lichte Breite, welche zusätzlich an beiden Fahrbahnrändern einen Sicherheitszuschlag berücksichtigt, beträgt 4.40 m). Die Mindestbreite für den Begegnungsfall PKW <> LKW, welche bei der Planung ausschlaggebend war, beträgt nach der VSS-Norm 40 201 mind. 4.80 m.
- Zur Veranschaulichung finden Sie nachstehend zwei Bildausschnitte aus dem Faktenblatt 02/2017 (Begegnungsfälle und Fahrbahnbreiten) von Fussverkehr Schweiz:

3.3. PW - PW

Geschwindigkeit 20 km/h



3.4. PW - LKW

Geschwindigkeit 20 km/h

