



Veloverkehr – Bericht Stadtrat zu Postulat «Konzept Veloverkehr» der Bau- und Planungskommission (BPK)

Kurzinformation

Mit dem Postulat Konzept Veloverkehr bittet die Bau- und Planungskommission des Einwohnerrats den Stadtrat *«in einem Konzept die kurz- mittel- und langfristige Planung des Veloverkehrs in Liestal im Hinblick auf den Parkraum, die Erschliessung des Zentrums sowie die Durchgangssachsen aufzuzeigen und ggf. Massnahmen zu definieren, um einen attraktiven und verkehrssicheren Veloverkehr sicherzustellen.»*

Der Stadtrat stellt folgendes fest:

Das Velonetz im Bereich des Stadtzentrums ist dicht. Es braucht keine Anpassungen.

Bezüglich Abstellmöglichkeiten wurden in den letzten Jahren diverse Massnahmen umgesetzt. Am 1. Februar 2025 wurde die neue Velostation am Bahnhof eröffnet. Mit dem Abschluss der Arbeiten rund um den Vierspurausbau stehen nun rund um den Bahnhof genügend Veloparkplätze zur Verfügung.

Im Stadtzentrum besteht ein dichtes Netz von Gemeindestrassen, die mit dem Velo befahren werden können. Ein beschränktes Angebot von Velo- und Moto Abstellplätzen steht ebenfalls zur Verfügung. Dieses kann zukünftig mit zusätzlichen Veloabstellplätzen in der Rosengasse und im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Fischmarkts erweitert werden. Die heute als «Velo/klein Fahrzeug (Kl FZ)» ausgeschiedenen Parkfelder könnten als explizite Veloparkplätze ausgewiesen werden. Mit entsprechenden Budgetmitteln könnten zudem die heute aufgemalten Veloparkplätze mit Ständern ausgerüstet werden.

Bei Bedarf können auch weitere bestehende Autoparkplätze zu Velo oder auch zu Moto Parkplätzen umgewidmet werden.

Anträge	<ol style="list-style-type: none">1. Der Einwohnerrat nimmt Kenntnis von der stadträtlichen Beantwortung des Postulates Nr. 2020-34.2. Das Postulat Nr. 2020-34 wird als erfüllt abgeschrieben.				
	<p>Liestal, 05.08.2025</p> <p style="text-align: center;">Für den Stadtrat Liestal</p> <table><tr><td>Der Stadtpräsident</td><td>Der Stadtverwalter</td></tr><tr><td>Daniel Spinnler</td><td>Cemi Thoma</td></tr></table>	Der Stadtpräsident	Der Stadtverwalter	Daniel Spinnler	Cemi Thoma
Der Stadtpräsident	Der Stadtverwalter				
Daniel Spinnler	Cemi Thoma				

DETAILINFORMATIONEN

- **Postulat Konzept Veloverkehr:**

«Die Bau- und Planungskommission (BPK) hat an ihren Sitzungen vom 22. Oktober und 12. November 2020 das Parkraumkonzept für die Stadt Liestal behandelt, welches der Stadtrat in Beantwortung der beiden Postulate 201,6123a und 2019/1,49a erstellt hat. Wie in der BPK bemerkt wurde, behandelt das Parkraumkonzept lediglich die Situation der Auto-parkplätze, obwohl im Postulat 20L6/23a explizit auch Velos und Roller erwähnt wurden. Auf Nachfrage bei der Stadtverwaltung, ob der Bericht noch mit einem Abschnitt für den Veloverkehr ergänzt werden kann, kam von Seite der Stadt die Bitte dies in einem neuen Vorstoss zu beantragen, damit das vorliegende Geschäft erledigt werden kann. Da besonders die Situation des Veloverkehrs aus Sicht der BPK ergänzend zum vorliegenden Bericht dringend in einem Konzept behandelt werden sollte, hat sich die BPK einstimmig dazu entschieden, gleichzeitig zum Bericht zum Parkraumkonzept dem Einwohnerrat auch ein entsprechendes Postulat vorzulegen. Ergänzend zum Parkraum soll im vom Postulat geforderten Konzept, auch die attraktive Erschliessung des Zentrums für den Veloverkehr sowie die Durchgangachsen des interkommunalen Veloverkehrs behandelt werden. So will die BPK insbesondere der Diskussion um die Situation in der Rathausstrasse von der Einwohner-ratssitzung vom 28. Oktober 2020 Rechnung tragen.

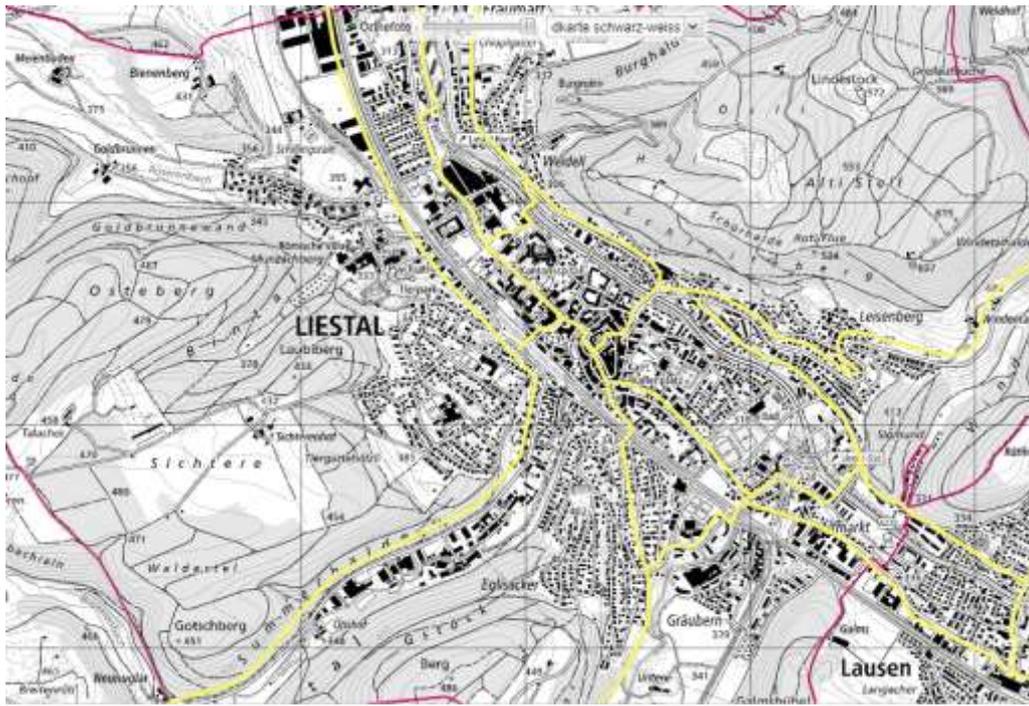
Der Stadtrat wird deshalb eingeladen, in einem Konzept die kurz- mittel- und langfristige Planung des Veloverkehrs in Liestal im Hinblick auf den Parkraum, die Erschliessung des Zentrums sowie die Durchgangachsen aufzuzeigen und ggf. Massnahmen zu definieren, um einen attraktiven und verkehrssicheren Veloverkehr sicherzustellen.»

- **Grundlagen für die Erschliessung, Fuss und Veloverkehrsnetze**

Im Stadtzentrum steht ein dichtes Netz von Gemeindestrassen, die mit dem Velo befahren werden können zur Verfügung.

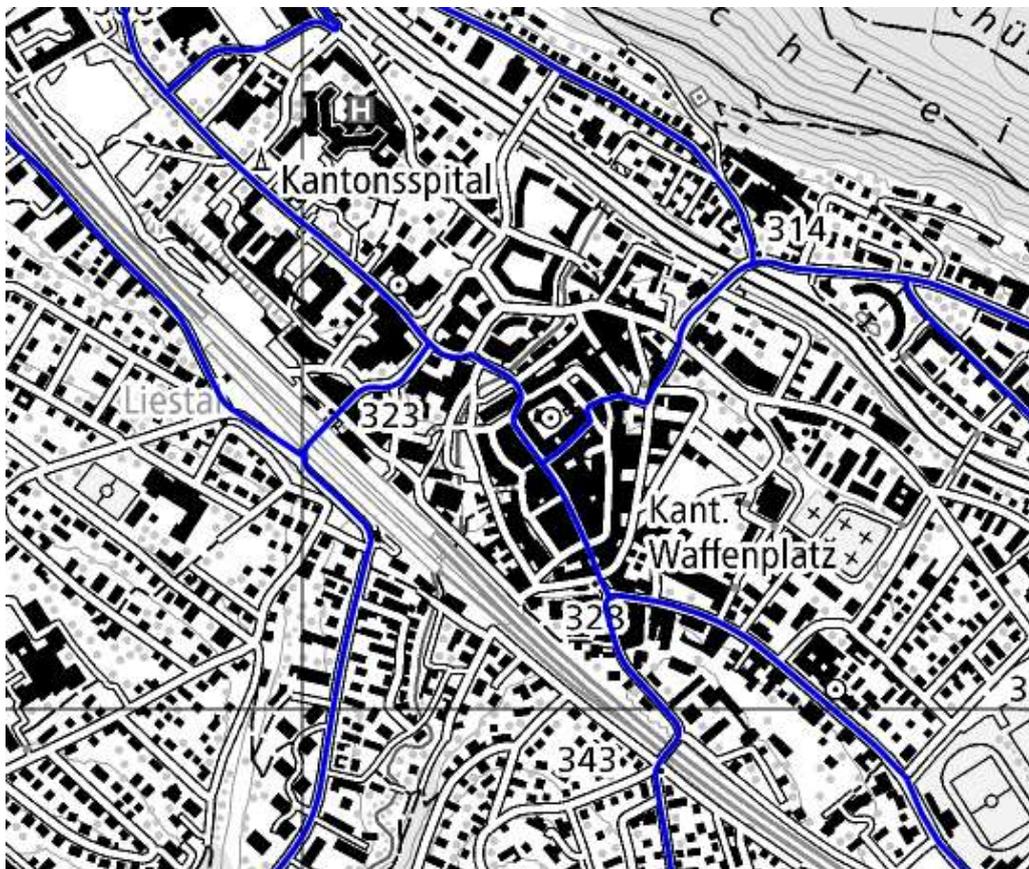
Grundlage bildet der kantonale Richtplan mit den kantonalen Velorouten und der Strassen-netzplan der Stadt Liestal. Der kantonale Richtplan wird vom Landrat beschlossen und vom Bund genehmigt. Der Strassennetzplan Langsamverkehr wurde am 18.1.2017 vom Einwoh-nerrat beschlossen. Zudem wurde für das Stadtzentrum eine Verkehrsplanung erstellt (vgl. ER Vorlage 2022-124)

Kantonale Velorouten gemäss kantonalem Richtplan



Kantonaler Richtplan: Kantonale Velorouten

https://geoview.bl.ch/?map_x=2622028.7500005&map_y=1259326.2498551&map_zoom=5&tree_group_layers_Kantonaler%20Richtplan=krip_verkehr_kantonale_radrouten&tree_groups=Kantonaler%20Richtplan&baselayer_opacity=100&baselayer_ref=grundkarte_sw



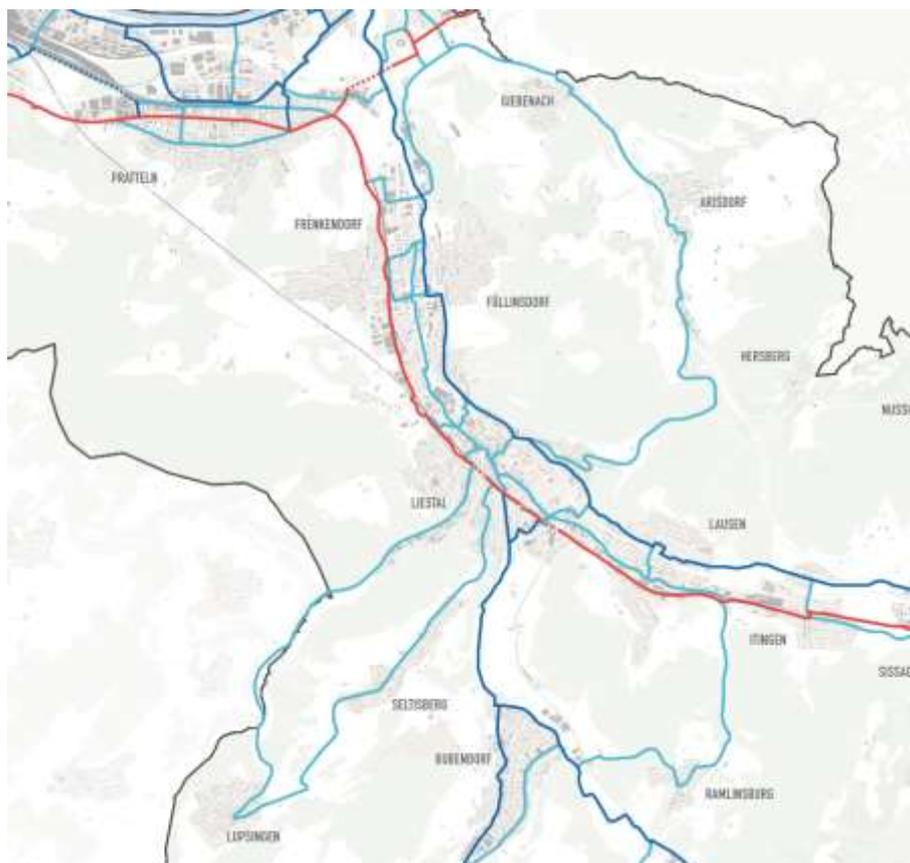
Ausschnitt Zentrum: Kantonale Radrouten

https://geoview.bl.ch/?map_x=2622435.0000005&map_y=1259394.9998551&map_zoom=6&tree_group_layers_Verkehr=rad-routen_kantonal&tree_group_layers_Kantonaler%20Richtplan=&tree_groups=Verkehr%2CKantonaler%20Richtplan&baselayer_opacity=100&baselayer_ref=grundkarte_sw

Die Bau- und Umweltschutzdirektion erarbeitet derzeit als Grundlage für die Anpassung des Richtplans die Weiterentwicklung des kantonalen Velonetzes. Dabei wird neu eine Hierarchisierung des kantonalen Velonetzes eingeführt: Velovorzugsrouten, Hauptrouten und Basisrouten.

Gemäss vorläufigem Planungsstand wird die zukünftige Velovorzugsroute im Ergolzthal in Liestal auf der Südwestseite der Bahn geführt. Für die genaue Linienführung wird noch ein Variantenstudium durchgeführt.

Die Hauptroute im Ergolzthal soll auf der Nordostseite der Ergolz geführt werden, dazwischen verbindet das Basisnetz die Wohn- und Arbeitsgebiete mit diesen beiden Routen.



Arbeitsdokument «Weiterentwicklung Radroutennetz 2030 Kanton Basel-Landschaft» (Stand 30.7.2024); Rot. Velovorzugsroute, Dunkelblau: Hauptrouten, Hellblau: Basisrouten
Für die genaue Linienführung der Velovorzugsroute im Ergolzthal wird noch ein Variantenstudium durchgeführt.

Strassennetzplan der Stadt Liestal

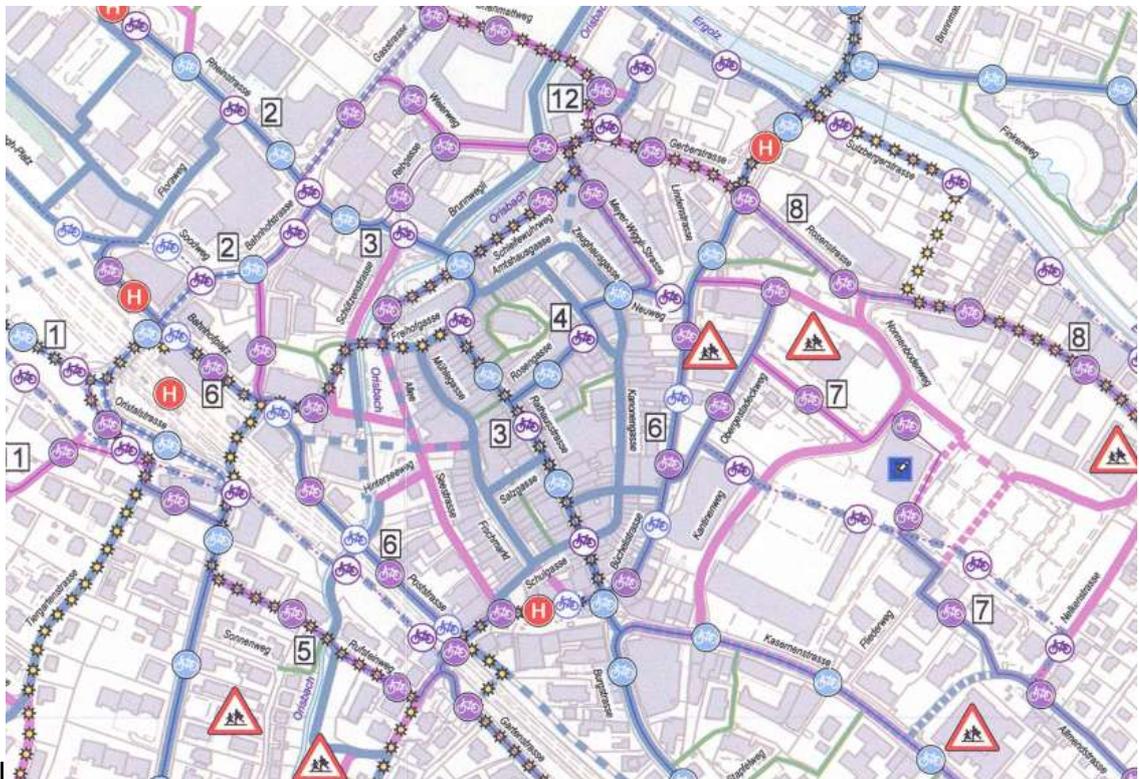
Der Strassennetzplan hat den Charakter eines kommunalen Richtplans und sichert eine langfristige Zukunftsplanung (Planungshorizont 15 Jahre) ab. Er ist nicht parzellenscharf, sondern legt nach §34 RBG in groben Zügen das öffentliche Strassennetz sowie das Fuss-, Wander- und Radwegnetz fest und hält die zukünftigen Verkehrsflächen von Überbauungen frei.

Der Teilplan des Strassennetzplans zum Langsamverkehr (Fuss und Velowegnetz) wurde am 18.1.2017 vom Einwohnerrat beschlossen.

Die BPK hielt in ihrem Bericht vom 3.1.2017 fest:

«Die Kommission überzeugt sich davon, dass mit der vorliegenden Mutation eine Planungsgrundlage von hoher Qualität erstellt wurde, indem sie den ganzen Planungssperimeter bezüglich Erschliessung Langsamverkehr abklopft, und insbesondere auch ein Augenmerk auf die laufenden und zukünftigen Quartierplanvorhaben sowie den Bahnhofsausbau legt. Die Kommission stellt dabei u.a. fest, dass

- die zukünftig gewünschte direkte Verbindung Zentrum Nord – Stedtli planungstechnisch festgelegt ist.
- die diversen neu geplanten Verbindungen im Zusammenhang mit dem SBB-4- Spurenausbau am Bahnhof planungstechnisch festgelegt sind (Personenunterführung Orstal und Sichern, à Niveau-Verbindung südlich entlang der Bahngleise)
- die Anbindung des Gebiets Heidenloch und der zahlreichen Quartierpläne in diesem Gebiet an den Langsamverkehr gut ist, da der kantonale Radweg direkt über die Heidenlochstrasse führt. Für die Fussgänger ist planungstechnisch eine neue Verbindung quer durch die neuen Quartiere festgelegt.
- auch die Quartierpläne in den anderen Gebieten gut an den Langsamverkehr angeschlossen sind.»





Wie der Ausschnitt darlegt weist der Strassennetzplan im Bereich des Stadtzentrums ein dichtes Netz für den Fuss- und Veloverkehr auf. Für die Erschliessung des Stadtzentrums besteht deshalb kein Handlungsbedarf.

Verkehrskonzept Stadtkern:

Im Zusammenhang mit den Planungsprojekten im Perimeter der Altstadt hat die Stadt ein Verkehrskonzept Stadtkern Liestal erarbeitet (siehe Bericht mrs vom 4. August 2022).

2.3. Fuss- und Veloverkehr



Abbildung 3 : Bestehende und geplante Fuss- und Velowegverbindungen

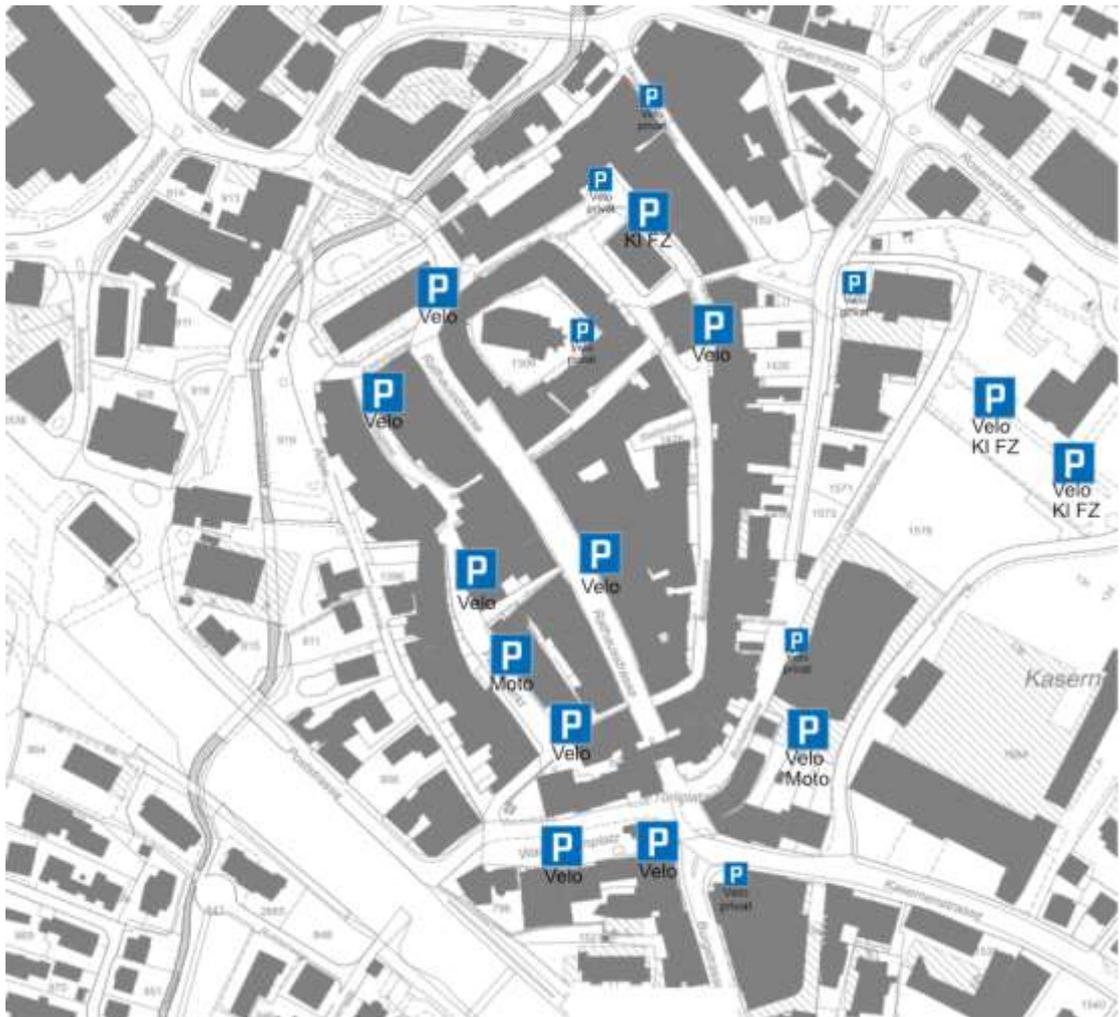
«Die Altstadt und ihr Umfeld sind durch ein engmaschiges Fuss- und Velowegnetz verknüpft, welches insbesondere im Bereich der Altstadt dank Fussgänger- und Begegnungszone mit Fussgängervortritt «einen roten Teppich» legt. Das gleiche gilt auch für den Bahnhofsbereich, in welchem auf dem ganzen Bahnhofplatz und der Poststrasse mit der Begegnungszone einen Fussgängervortritt gilt. Die Aufenthaltsqualität ist aber auf einzelnen Gassen aufgrund der Parkierung mit entsprechendem Platzbedarf und Parkplatzsuchverkehr eingeschränkt.

Die Verknüpfung des Bahnhofsperrimeters und der Altstadt ist seit Jahren ein politischer Auftrag des Einwohnerrates (Postulat 2016/256). Mit der Aufwertung des Bereiches am Orisbach zu einem Stadtpark und einer neuen grosszügigen Treppenanlage als Fusswegverbindung neben der Terrasse des neuen Postgebäudes, soll dieser Auftrag umgesetzt werden. Zudem werden mit der Realisierung des Quartierplans im Lüdinareal neue Wegebeziehungen ermöglicht.

Mit der Realisierung des Vierspurausbaus der Bahn werden beidseitig der Gleise parallele Fuss- und – zumindest teilweise -auch Veloverbindungen realisiert.

Insgesamt bestehen auch dank den kleinräumigen und lebendigen Strukturen der Altstadt und ihrer Umgebung sehr gute Voraussetzungen für die Velo- und Fussverkehrserschliessung, welche aber durch die Trennwirkung des Bahntrasses und der Hauptstrassen partiell eingeschränkt wird.»

Bestandesaufnahme aktuelle Parkierung Velo und Motos im Altstadtperimeter



Fotos der bestehenden Parkplätze für Velo/Moto/Kleinfahrzeug (3.3.2025)



Fischmarkt: Velos und



Motos



Fischmarkt Velos hinter dem Rathaus



Fischmarkt Velos



Meier Wigli Strasse:
Velos (privat: Besuchende Ziegelhof)



Obergestadeckplatz: Velos und Kleinfahrzeuge



Velo«Keller» KV BL (privat, Lernende KV)



Hinter Büchelzentrum: Velos und



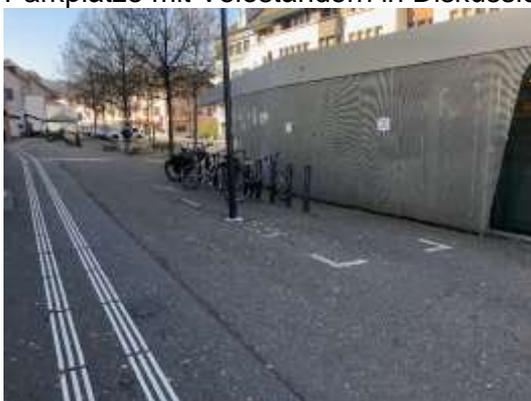
Motos



Vor dem Büchelzentrum:
Situation heute, Besuchende Büchelzentrum
Parkplätze mit Veloständern in Diskussion



Vor der Migros Engel:
(privat, Besuchende Migros)



Wasserturmplatz: Velos



Rathausstrasse: Velos





Zeughausplatz: Velos
(privat, Besuchende Tapeo)



Hinter Kantonsmuseum: Kleinfahrzeuge



Kanonengasse hinter Bären: Velos



Kirchhof: (privat, Besuchende Kirchgemeinde)



Rosengasse: Möglicher Standort für zusätzliche Velo Parkplätze



Im Altstadtperimeter stehen öffentliche und private Parkplätze zur Verfügung. Die öffentlichen Parkplätze sind teilweise mit einheitlich gestalteten Ständern ausgerüstet, an die man das Velo anbinden kann. Teilweise sind die Parkflächen aber auch nur am Boden markiert.

Die «privaten Parkplätze» stehen primär den Besuchenden der Läden, Institutionen und Restaurants zur Verfügung. Bei warmem und trockenem Wetter sind insbesondere die Parkplätze beim Rathaus, im Fischmarkt, in der Rathausstrasse und auf dem Wasserturmplatz sehr gut ausgelastet.

Fazit:

«Der Stadtrat wird deshalb eingeladen, in einem Konzept die kurz- mittel- und langfristige Planung des Veloverkehrs in Liestal im Hinblick auf den Parkraum, die Erschliessung des Zentrums sowie die Durchgangsachsen aufzuzeigen und ggf. Massnahmen zu definieren, um einen attraktiven und verkehrssicheren Veloverkehr sicherzustellen.»

Gemäss kantonalem Richtplan und dem hierin festgelegten kantonalen Radnetz erscheinen die übergeordneten Durchgangsachsen und Verbindungen zweckmässig. Allerdings bestehen nach wie vor diverse Schwachpunkte und Gefahrenstellen auf die die Stadtverwaltung das kantonale Tiefbauamt immer wieder hinweist. Eine Verbesserung im Bereich der Kasernenstrasse von der Militärstrasse bis zur Altmarktkreuzung erwarten wir durch die Umsetzung der Planung zum Strassennetz Zentrum Nord. Leider wird das Tiefbauamt die Planung der Neugestaltung des Abschnitts der Kasernenstrasse von der Militärstrasse bis zum Törli erst später in Angriff nehmen. Auch die kürzlich aufgelegte Planung der Rheinstrasse zwischen Schauenburgkreisel und Hülftenschanz führt zu einzelnen Verbesserungen.

Sobald die Pläne zur «Weiterentwicklung Radrouthenetz 2030 Kanton Basel-Landschaft» konkretisiert sind, wird die Stadt ihre Anliegen im Rahmen des Vernehmlassungsprozesses einbringen. Hier gilt es zu klären, wo zukünftig die Durchgangsrouten für die schnellen E-Bikes, die vor allem den Pendlern und Pendlerinnen dienen sollen, durchgeführt werden und welchen Ausbaustandard sie haben werden.

Das Velonetz im Bereich des Stadtzentrums ist gemäss dem vom Einwohnerrat beschlossenen Strassennetzplan dicht. Bezüglich der Erschliessung des Stadtzentrums besteht deshalb aus Sicht des Stadtrats derzeit kein Handlungsbedarf.

Zu diskutieren gibt allerdings immer wieder die Durchfahrt der Rathausstrasse und mögliche Umfahrungsmöglichkeiten für den Durchgangsverkehr. Heute ist Velofahren im Schrittverkehr erlaubt, ausser am Samstag zur Zeit des Genussmarkts. Leider halten sich aber einige Velofahrende nicht an die Vorschriften. So werden immer noch Velofahrende beobachtet, die am samstäglichen Genussmarkt trotz Fahrverbot und Alternativen durch die Rathausstrasse fahren und je nach Tageszeit auch sehr schnell unterwegs sind. Aus diesem Grund wird am Genussmarkt jeweils beim Törli ein Absperrgitter aufgestellt. Zudem erfolgen periodisch auch Kontrollen durch die Polizei mit entsprechenden Bussen. Eine sichere und direkte Umfahrung der Rathausstrasse ist entweder über die Poststrasse, die Seestrasse oder die seit kurzem für den motorisierten Verkehr gesperrte Büchelstrasse möglich. Da aber die kantonale Radroute gemäss Richtplan, wie auch die nationale touristische Radroute, durch die Rathausstrasse führen, ist eine Umsignalisation nicht möglich.

Bezüglich Abstellmöglichkeiten wurden in den letzten Jahren diverse Massnahmen umgesetzt. Am 1. Februar 2025 wurde die neue Velostation am Bahnhof eröffnet. Mit dem Abschluss der Arbeiten rund um den Vierspurausbau stehen nun rund um den Bahnhof genügend Veloparkplätze zur Verfügung. Zudem konnte auch die Veloverbindung über den Sichertsteg und die Verbindung bei der Strassenunterführung Oristal in Betrieb genommen

werden. Aktuell kann leider die Verbindung von der Gartenstrasse zur Personenunterführung Oristal noch nicht zur Benutzung freigegeben werden.

Im Stadtzentrum steht ein beschränktes Angebot von Velo- und Moto Abstellplätzen zur Verfügung. Dieses könnte zukünftig mit zusätzlichen Veloabstellplätzen in der Rosengasse und im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Fischmarkts erweitert werden. Die heute als «Velo/klein Fahrzeug (Kl FZ)» ausgewiesenen Parkfelder könnten als explizite Veloparkplätze ausgewiesen werden. Mit entsprechenden Budgetmitteln könnten zudem die heute aufgemalten Veloparkplätze mit Ständern ausgerüstet werden.

Bei Bedarf könnten auch weitere bestehende Autoparkplätze zu Velo oder auch zu Moto Parkplätzen umgewidmet werden.

Der Stadtrat sieht hier derzeit aber keinen unmittelbaren Handlungsbedarf. Er wird diese Massnahmen im Zusammenhang mit der zukünftigen Umgestaltung des Fischmarkts noch einmal prüfen.

- **Beilage / Anhang**

Verkehrskonzept Stadtkern Liestal (mrs, 4.8. 2022)



Stadt Liestal

Verkehrsplanung
Raumentwicklung
Beratung
Analysen
Konzepte



Verkehrskonzept Stadtkern Liestal

Bericht



Bericht

Zürich, 4. August 2022
Projektnummer 1088.403

Verkehrskonzept Stadtkern

Bericht

4. August 2022

Projekte abg/1088.403_Liestal_Post_QP_Oristal/3_Ber/Verkehrskonzept_Liestal_Bericht_20220804.docx

Auftraggeber

Stadt Liestal

Hochbau / Planung

Thomas Noack

Thomas.noack@liestal.bl.ch

Rathausstrasse 36

Tel +41 (0)61 927 52 72

4410 Liestal

Bearbeitung

mrs partner ag

Andreas Bernhardsgrütter

Tel +41 (0)44 245 46 14

Birmensdorferstrasse 55

andreas.bernhardsgruetter@mrspartner.ch

CH-8004 Zürich

<http://www.mrspartner.ch>

Inhalt

Inhalt	2
1. Ausgangslage / Auftrag	3
1.1. Einleitung	3
1.2. Auftrag.....	3
1.3. Planungsgrundlagen	4
2. Ausgangslage	5
2.1. Verkehrserschliessung und Parkierung	5
2.2. öV-Erschliessung.....	6
2.3. Fuss- und Veloverkehr.....	7
2.4. Verkehrsgeschehen – Ergebnis Verkehrszählungen	8
2.5. Bauliche Entwicklung.....	17
2.6. Parkplatzkonzept.....	21
3. Zielsetzungen	22
4. Umsetzung Verkehrskonzept in Etappen	23
4.1. Verkehrskonzept: Etappe 1	23
4.2. Verkehrskonzept: Etappe 2	27
4.3. Verkehrskonzept: Etappe 3	29

1. Auftrag

1.1. Ausgangslage

Gebietsentwicklung Allee Orisbach

Im Gebiet Allee Orisbach und an der Bahnhofstrasse sind derzeit drei Bauvorhaben in Planung / Vorbereitung. Es handelt sich dabei um das Areal der Allee, des Kantonsgerichtes, um das Lüdin-Areal und das Postareal, welche von unterschiedlichen Planungsteams bearbeitet werden. Die unmittelbare Nachbarschaft dieser Areale bietet neue Chancen für die zukünftige Verkehrsentwicklung Im Liestaler Stadtzentrum, führt aber auch zu gegenseitigen Abhängigkeiten, insbesondere im Bereich Verkehrser-schliessung, Zugänglichkeiten und Parkierung.

Unterhalb der Altstadt befindet sich das Gebiet Orisbach. Es wird geprägt durch den heute eingezwängten Orisbach, einen alten Baumbestand und die vorhandenen Parkplätze. Der Stadtrat verfolgt mit der Planung des Stadtparks am Orisbach das Ziel, die heute öffentlichen Parkplätze in eine neue Parkgarage im Bereich Lüdin-Areal zu verlagern. Das Gebiet Orisbach ist Teil des Quartierplans «Am Orisbach». Das Bauvorhaben Lüdin ist Teil des Quartierplanes Lüdin Areal.

Fischmarkt / Mühlegasse

Der Fischmarkt / Mühlegasse ist eine parallele Gasse zur Rathausstrasse. Sie werden heute durch 36 Parkplätze belegt, was zu einem regen Parksuchverkehr führt. Aufgrund eines überwiesenen Postulates (2021/58) ist die weitere Nutzung dieser Strasse für den motorisierten Verkehr zu überprüfen.

Büchelstrasse

Über die Büchelstrasse führt die Fussverbindung vom Bücheli-Centrum zur Rathausstrasse. Diese wird weiterhin als Durchfahrtsstrasse genutzt. Aufgrund eines überwiesenen Postulates (2019/170) ist die Schliessung der Büchelstrasse für den motorisierten Durchgangsverkehr zu prüfen.

1.2. Auftrag

Im Sinne von Konzeptüberlegungen ist die weitere verkehrliche Entwicklung des Stadtkerns mit einer Attraktivierung des Zentrums zu prüfen. Es besteht die Absicht, in einem ersten Schritt die bestehenden Synergien durch die gleichzeitigen Bauvorhaben im Bereich Post, Lüdin-Areal und Allee für eine Entlastung der Poststrasse und Seestrasse zu nutzen und damit die Verbindung zwischen Bahnhof und Altstadt für den Langsamverkehr markant aufzuwerten.

Gleichzeitig ist aufzuzeigen, wie mit einer Konzentration der Parkplätze und gezielten Massnahmen zur Verkehrsführung im Zentrum das Stadtzentrum in verschiedenen Etappen weiter aufgewertet werden könnte.

Die Konzeptideen – welche innerhalb der Verwaltung bereits seit einiger Zeit thematisiert wurden - sind aufzuarbeiten und darzustellen. Dazu sind mit zusätzlichen Verkehrsuntersuchungen die Erkenntnisse zu vertiefen. Dadurch können die entsprechenden Diskussionen in den zuständigen politischen Gremien und der Öffentlichkeit geführt werden.

Der Umfang des Auftrages umfasst aber kein umfassendes und abgestimmtes Verkehrskonzept, welches alle verkehrlichen Aspekte in gebührender Tiefe abdeckt.

Die Erarbeitung erfolgt parallel mit den verkehrlichen Untersuchungen zum Quartierplan «Am Orisbach» und sind mit den Planungen zum Kantonsgericht und dem Lüdin-Areal abgestimmt. Einzelne Kapitel dieses Berichtes sind deshalb auch im Mobilitätskonzeptes des Quartierplanes «Am Orisbach» enthalten, bzw. werden in beiden Berichten dargestellt.

1.3. Planungsgrundlagen

Überbauung Lüdin

- Mobilitätskonzept Lüdin-Areal; Stand Oktober 2021; TEAMverkehr.zug ag
- Variantenvergleich Erschliessung; Stand November 2021; TEAMverkehr.zug ag

Gericht

- Jurybericht Erweiterung und Umbau Kantonsgericht; Stand Januar 2020; Hochbauamt BL

Projekt Post / Quartierplan

- Verkehrsgutachten zum Quartierplan mrs partner ag vom 23. März 2022

Areal Ziegelhof

- QP Ziegelhof: Verkehrs- und Mobilitätsgutachten, RK+P vom Dezember 2020

Verkehrerschliessung Stadt

- Strassennetzplan Siedlung Liestal vom 21.09.2016, abgegriffen im GIS
- Parkplatzkonzept für die Stadt Liestal vom 19.05.2020

2. Ausgangslage

2.1. Verkehrserschliessung und Parkierung

Verkehrsregime

Ein Grossteil der Altstadt ist heute als Begegnungszone signalisiert. Die Rathausstrasse und teilweise die Kanonengasse sind die einzigen Gassen, welche als Fussgängerzone gestaltet sind und nur vom Zubringerverkehr befahren werden dürfen. In den anderen Gassen befinden sich viele Parkplätze. Etlliche in den letzten Jahren gebaute Parkhäuser am Rande der Altstadt liegen in fussläufiger Distanz zum Stadtkern.

Einbahnregime Seestrasse / Fischmarkt

Die Poststrasse und die Seestrasse werden heute in einem Einbahnregime für den MIV geführt (Poststrasse mit Gegenverkehr für Bus und Velo, Seestrasse im Gegenverkehr mit Velo). In gegenläufiger Richtung zur Seestrasse ist auch der Fischmarkt als Einbahn signalisiert und ermöglicht so einen «Rundverkehr».

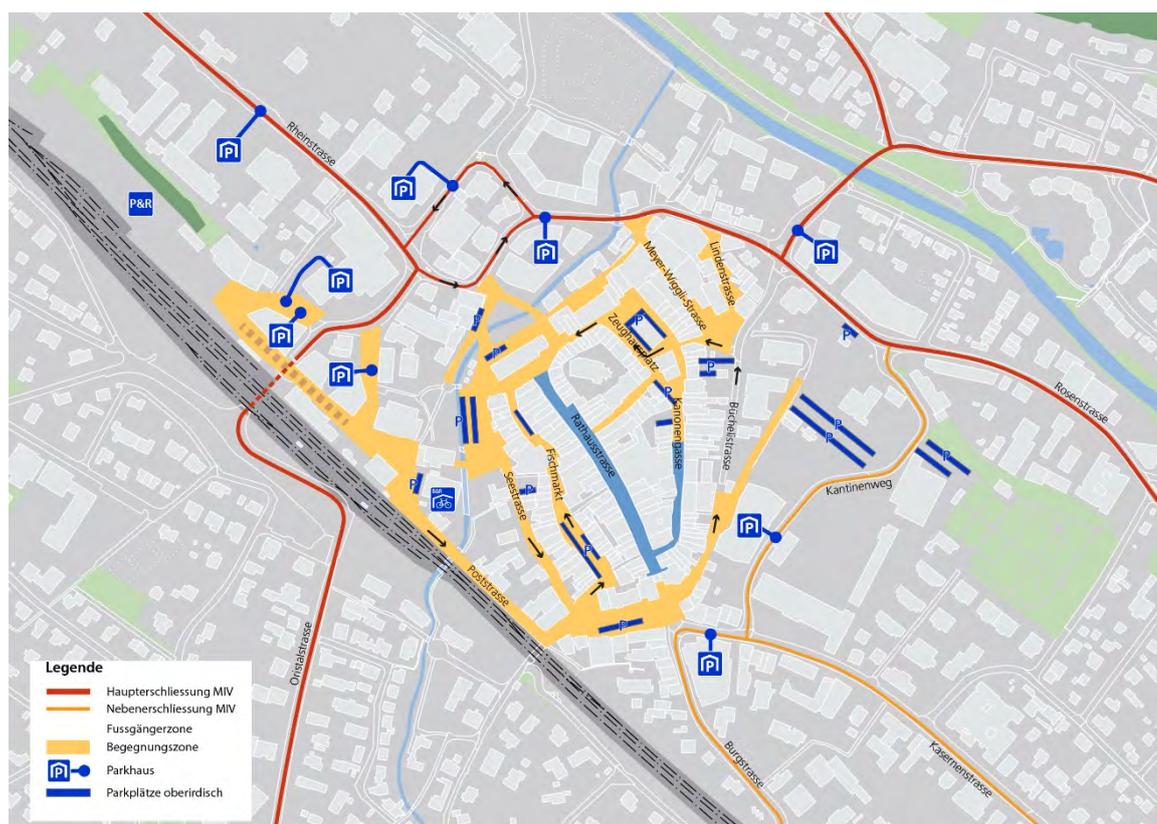


Abbildung 1: Verkehrsführung, Parkierung und Einbahnregime Altstadt, Bestand

2.2. öV-Erschliessung

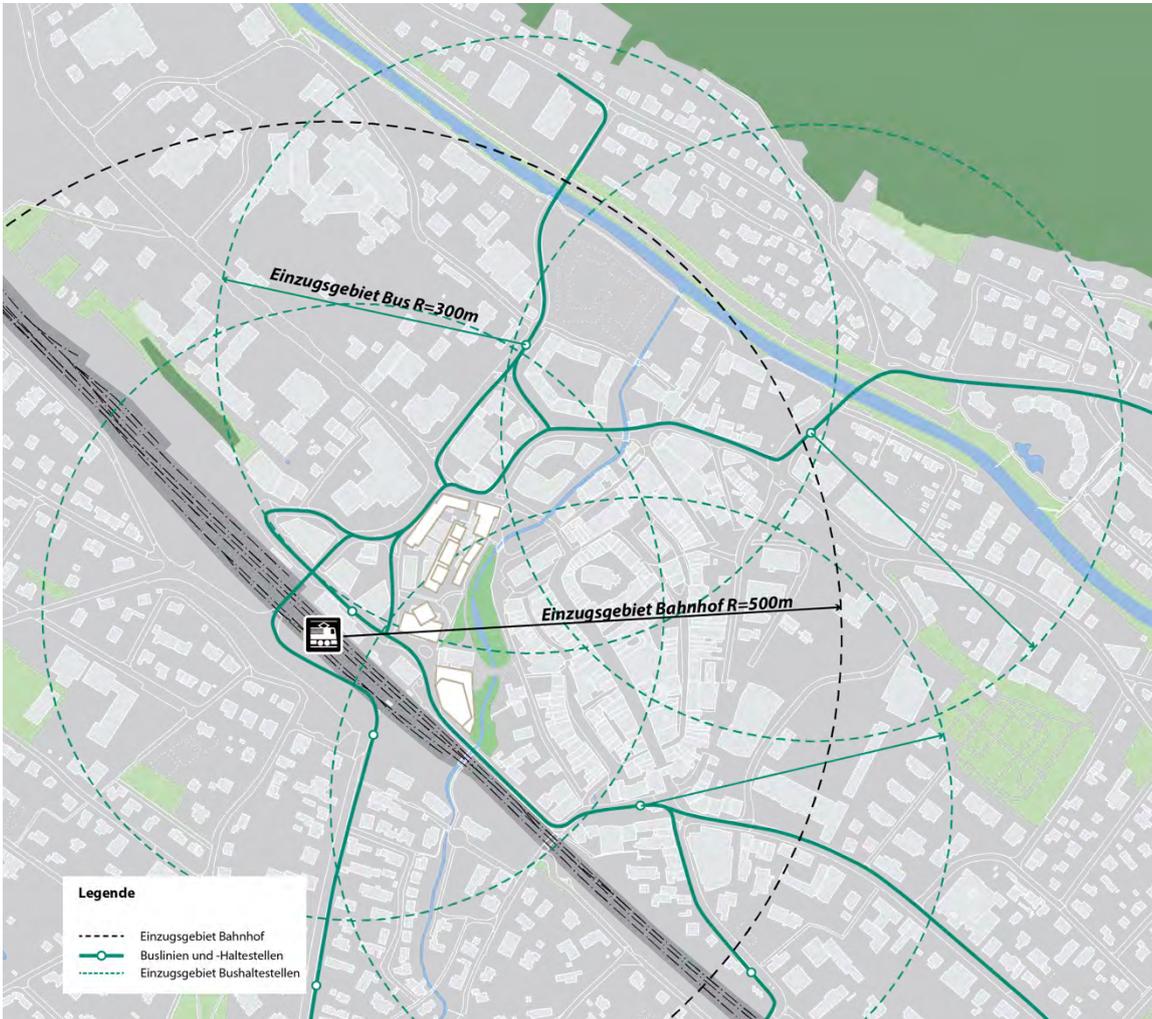


Abbildung 2 : Einzugsgebiete der öV Haltestellen

Dank der Nähe zum Bahnhof und den kleinräumigen Strukturen ist der Stadtkern von Liestal hervorragend mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen. Die Bushaltestellen Wasserturmplatz, Elektra, Gestadeckplatz und Bahnhof decken den gesamten Bereich innerhalb eines 300m-Radius ab.

2.3. Fuss- und Veloverkehr

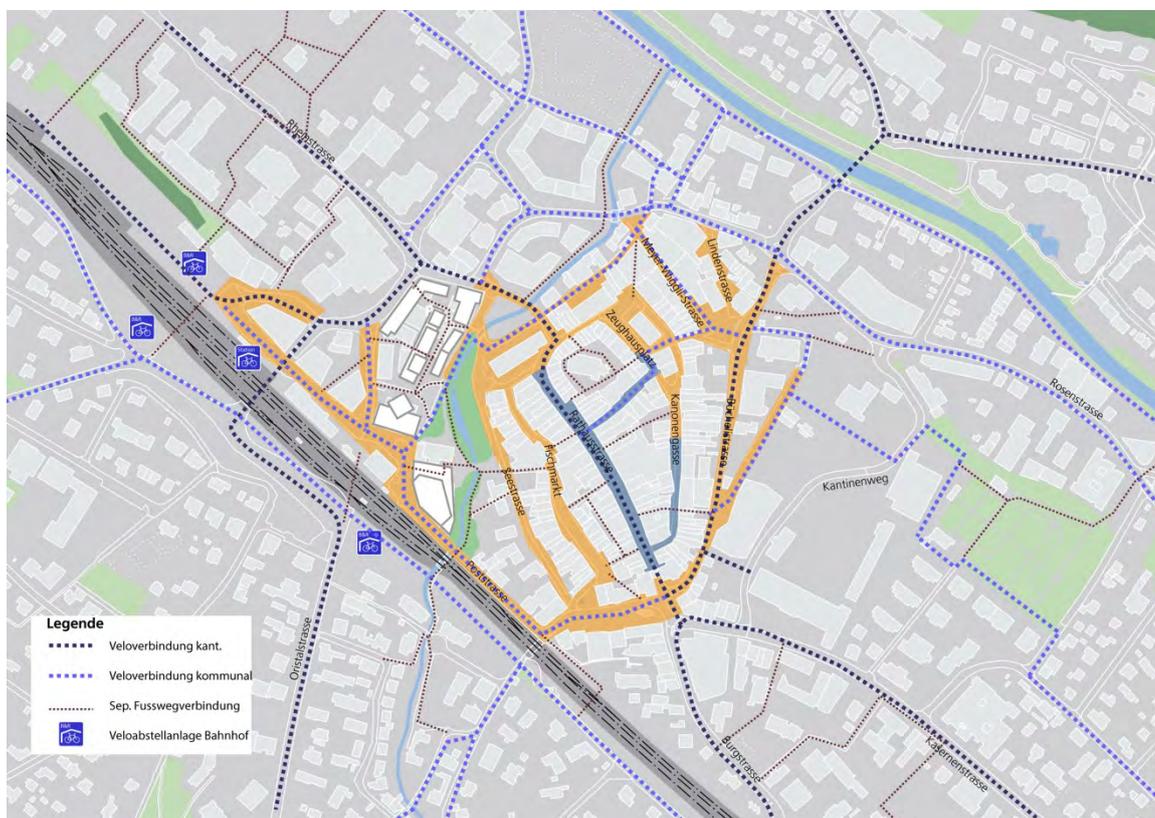


Abbildung 3 : Bestehende und geplante Fuss- und Velowegverbindungen

Die Altstadt und ihr Umfeld ist durch ein engmaschiges Fuss- und Velowegnetz verknüpft, welche insbesondere im Bereich der Altstadt dank Fussgänger- und Begegnungszone mit Fussgängervortritt «einen roten Teppich» legt. Das gleiche gilt auch für den Bahnhofsbereich, in welchem auf dem ganzen Bahnhofplatz und der Poststrasse mit der Begegnungszone einen Fussgängervortritt gilt. Die Aufenthaltsqualität ist aber auf einzelnen Gassen aufgrund der Parkierung mit entsprechendem Platzbedarf und Parkplatzsuchverkehr eingeschränkt.

Die Verknüpfung des Bahnhofsperrimeters und der Altstadt ist seit Jahren ein politischer Auftrag des Einwohnerrates (Postulat 2016/256). Mit der Aufwertung des Bereiches am Orisbach zu einem Stadtpark und einer neuen grosszügigen Treppenanlage als Fusswegverbindung neben der Terrasse des neuen Postgebäudes soll dieser Auftrag umgesetzt werden. Zudem werden mit der Realisierung des Quartieplans im Lüdinareal neue Wegbeziehungen ermöglicht.

Mit der Realisierung des Vierspurausbaus der Bahn werden beidseitig der Gleise parallele Fuss- und – zumindest teilweise – auch Veloverbindungen realisiert.

Insgesamt bestehen auch dank den kleinräumigen und lebendigen Strukturen der Altstadt und ihrer Umgebung sehr gute Voraussetzungen für die Velo- und Fussverkehrserschliessung, welche aber durch die Trennwirkung des Bahntrasses und der Hauptstrassen partiell eingeschränkt wird.

2.4. Verkehrsgeschehen – Ergebnis Verkehrszählungen

Verkehrsbelastung Bereich Innenstadt

Der durchschnittliche Werkverkehrsverkehr ist im Gesamtverkehrsmodell (GVM) der Region Basel für den Istzustand des Jahres 2016 ausgewiesen. Da es sich um ein Makromodell handelt, sind auf dieser Basis nur sehr ungenaue Aussagen zu einzelnen Knotenauswertungen und Fahrbeziehungen (Spinnenauswertungen) möglich.¹



Abbildung 4 : Durchschnittlicher Werktagsverkehr Mo-Fr., Istzustand 2016 (GVM Region Basel)

Im Ost-Westverkehr teilen sich die Verkehrsströme zwischen dem Bahntrasse und der Ergolz hauptsächlich auf drei Hauptkorridore auf: Die A22, die Rheinstrasse (westlich Altstadt) bzw. die Rosenstrasse und Kasernenstrasse östlich der Altstadt. Die Durchfahrten der Altstadt sind unterbunden (Rathausstrasse) oder nur erschwert möglich (Einbahnen Seestrasse, Poststrasse, Büchelstrasse). Gemäss Angaben Verkehrsmodell weist der Korridor nördlich der Altstadt mit 10'000 bis 12'000 Fahrzeugen trotz paralleler Autobahn erhebliche Belastungen auf. Aber auch das Strassennetz im Bereich der Altstadt weist mit 2'000-3'000 Fzg/ Tag noch spürbare Verkehrsmengen auf, welche ein empfindliches Umfeld belasten. Aufgrund der Lage sind insbesondere kleinräumiger Durchgangsverkehr in der Beziehung zwischen Rheinstrasse und Kasernenstrasse (via Poststrasse und Seestrasse/Mühlegasse) sowie aus der Kasernenstrasse Richtung Gestadeckplatz (via Büchelstrasse) zu vermuten.

¹ Aufgrund Ferienabwesenheit des zuständigen Leiters des Fachbereiches Verkehrstechnik (TBA BL) konnten die vorhandenen Detailauswertungen / Mikromodellierungen im Bereich Rheinstrasse noch nicht einbezogen werden.



Abbildung 5 : Ausschnitt Altstadt, Belastungen DWV aus dem GVM Region Basel, ist 2016

Auffällig ist insbesondere die ungleiche Belastung auf der Gerberstrasse je Richtung. Während in Westrichtung 6'300 Fahrzeuge verkehren, sind es in Ostrichtung «nur» 3'900 Fahrzeuge (Dif. 2'400 Fzg) . Diese Zahlen deuten darauf hin, dass die Poststrasse und Seestrasse in Ostrichtung (beides Einbahnen) einen wesentlichen Teil des kleinräumigen Durchgangsverkehrs übernehmen.

Noch deutlicher wird der Unterschied in der Rebgsasse. Hier beträgt die Differenz zwischen der Ost- und Westrichtung 3'400 Fahrzeuge / Tag. Auf der Rosenstrasse reduziert sich die Differenz zwischen den Fahrtrichtungen auf 1'300 Fzg./Tg. Die Büchelstrasse führt einen Teil der ostwärts verkehrenden Fahrten aus der Seestrasse und Poststrasse beim Gestadeckplatz wieder «ins System».

Querschnittszählungen

An der Seestrasse und auf dem Fischmarkt wurden durch die Stadt zwischen dem 24. Januar und 6. Februar 2022 Querschnittszählungen und Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt.

Die Seestrasse (Einbahn Richtung Wasserturmplatz) und die Mühlegasse (Eingang Richtung Freihofgasse) weisen mit etwas über 1'000 Fzg/ Tg etwa die gleiche Verkehrsbelastung auf. Damit liegen die Werte erheblich tiefer, als im GVM. Ein Teil der Differenz ist darauf zurückzuführen, dass in diesen Zählungen auch der Verkehr am Wochenende einbezogen wurde.

	DTV	V85
Seestrasse:	1'070 / Fzg / Tg	25 – 26 km/h
Mühlegasse:	1'060 / Fzg / Tg	25 – 26 km/h

DTV: Durchschnittlicher täglicher Verkehr Mo-So; Fahrzeuge / Tag

V85: Grenzggeschwindigkeit für die ersten 85 Prozent der Fahrzeuge

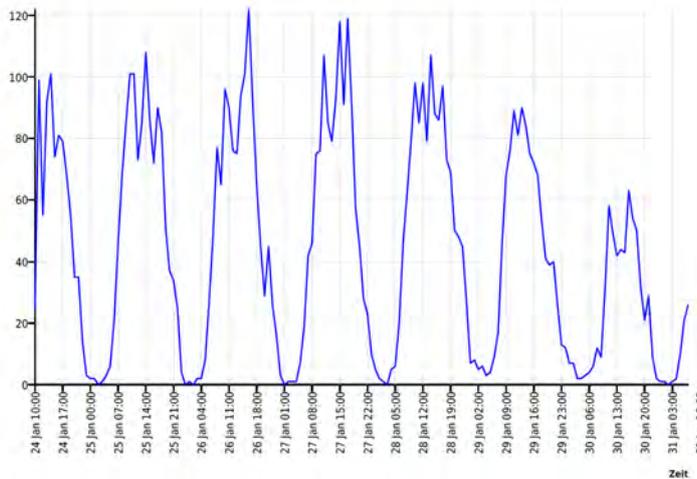


Abbildung 6: Ganglinie Seestrasse, Verkehrsmessung zwischen 24.1. bis 31.1.2022.

Ganglinien

Die Ganglinien zeigen im Tages- und Wochenablauf eine relativ ausgeglichene Belastung mit wenig stark ausgeprägten Verkehrsspitzen zwischen 100 bis max. 120 Fzg/h - welche im Tagesablauf mehrmals auftreten. Die Belastung sinkt tagsüber nicht unter 70 Fzg/h.

Dieses Verkehrsverhalten deutet auf einen hohen Anteil von kleinräumigem Ortsverkehr mit wenig Pendlerverkehr (keine Spitzen am früheren Morgen). Entgegen den Erwartungen entspricht dieses Verkehrsverhalten nicht einem hohen Anteil an Einkaufsverkehr.

Belastung aufgrund Parkierung

Aufgrund der vorhandenen Parkplätze ist in den Gassen mit folgendem Verkehr zu rechnen:

- Parkierung Fischmarkt / Mühlegasse: 36 Parkplätze * 8 / Tg belegt ca. 300 Durchfahrten/ Tag
- Parkierung Orisbach / Allee: 63 PP * 8 / Tag belegt, davon 50 % Abfluss Richtung Wasserturm ca. 250 Durchfahrten/Tag

Der grössere Teil der Durchfahrten ist dementsprechend mit (nicht erfolgreichem) Parksuchverkehr oder mit Durchgangsverkehr zu erklären.

Gefahrene Geschwindigkeiten

Auf den beiden Gassen gilt eine Begegnungszone mit einer Geschwindigkeitslimite von 20 km/h. Diese Limite wird von der Hälfte der Autofahrer eingehalten. 85 Prozent der Autofahrer fahren weniger als 25 km/h. Vereinzelt werden in den Gassen aber auch Geschwindigkeiten über 50 km/h gemessen.

Fazit:

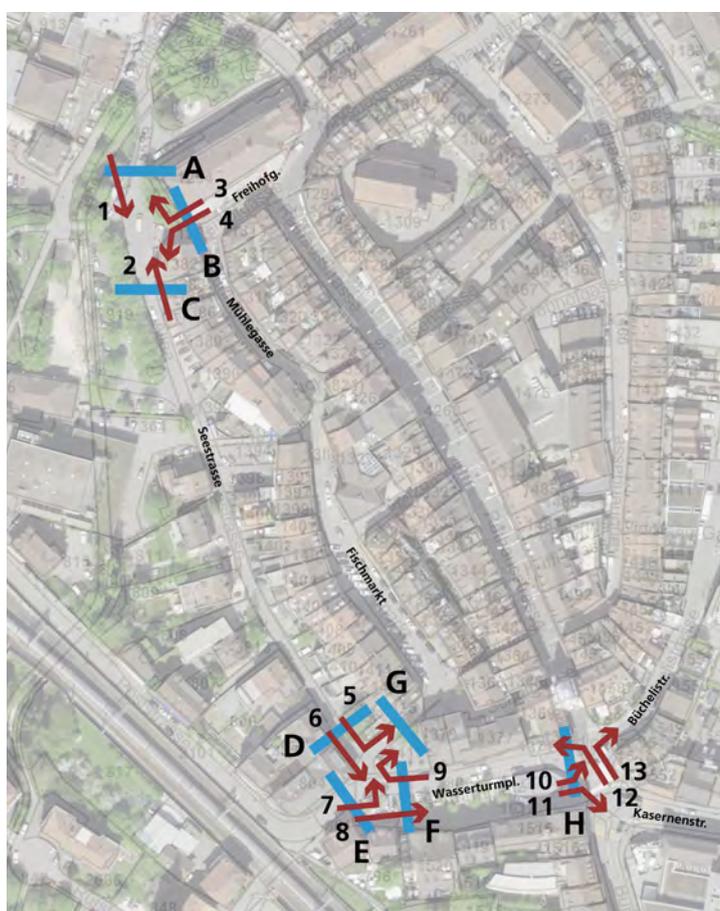
Die Seestrasse und Fischmarkt / Mühlegasse sind in etwa mit einer gleichen Verkehrsmenge belastet. Das bestehende Einbahnregime teilt die Ströme auf zwei gleich starke Äste auf. Die Verkehrsmengen sind mit jeweils 1'000 Fzg / Tag im Tages- und Wochenverlauf recht ausgeglichen. Allerdings hat der kleinere Teil des Verkehrs eine Erschliessungswirkung auf die betroffenen Gassen, sondern ist Durchgangsverkehr.

Nummererhebung Seestrasse / Wasserturmplatz

Das Verkehrsgeschehen im Gebiet zwischen Wasserturmplatz und Seestrasse wurde im Rahmen einer Verkehrszählung ermittelt. Die Verkehrszählung ist am Donnerstag, 27. Januar 2022 während 30 Minuten von 17:00 bis 17:30 Uhr durchgeführt worden. Damit wurde während einer Spitzenstunde gezählt, in welcher neben dem Pendlerverkehr auch ein hoher Anteil an Einkaufsverkehr unterwegs war. Die Fokussierung auf die Spitzenstunde erlaubt Aussagen zu allfälligem Parkplatzsuchverkehr.

Drei weitere Verkehrszählungen von jeweils einer halben Stunde erfolgte am 28. Juni 2022, ebenfalls an einem Donnerstag. Neben der Verkehrszählung zwischen 17:00 - 17:30 Uhr erfolgten auch Zählungen zwischen 14:00-14:30 Uhr sowie zwischen 15:30 – 16:00 Uhr.

Die zweite Erhebung erlaubt Aussagen über Veränderungen im Verhalten, welche aufgrund der zwischenzeitlich eingeführten Parkplatzgebühren «ab erster Minute», bzw. Abschaffung der Gratisstunde erfolgte.



A-C Zählstelle Seestrasse Nord

- 1) Seestrasse n. Süden
- 2) Seestrasse n. Norden
- 3) Freihofgasse n. Norden
- 4) Freihofgasse n. Süden

D-E Zählstelle Seestrasse Süd

- 5) Seestrasse n. Fischmarkt
- 6) Seestrasse n. Wasserturmplatz
- 7) Poststrasse n. Fischmarkt
- 8) Poststrasse n. Wasserturmplatz
- 9) Wasserturmplatz n. Fischmarkt

H Zählstelle Wasserturmplatz Ost

- 10) Wasserturmplatz n. Büchelistr.
- 11) Wasserturmplatz n. Kasernenstr.
- 12) Wasserturmplatz v. Kasernenstr.
- 13) Wasserturmplatz n. Büchelistr.

Abbildung 7 : Zählstellen

Beobachtungen

Im betroffenen Raum besteht eine erhebliche Belastung durch den mIV, welche die Aufenthaltsqualität in diesem sensiblen Raum empfindlich einschränkt. So quert beispielsweise während einer Spitzenstunde alle 4-5 Sekunden ein Auto den Bereich der Kreuzung Wasserturmplatz / Seestrasse / Spitalgasse. Der Verkehrsablauf ist dank tiefen Geschwindigkeiten in der Begegnungszone in der Regel gewährleistet und Rückstaus von bis zu 6 Fahrzeugen lösen sich rasch wieder auf. Gleichwohl wird die Qualität des Fuss- und Radverkehrs aber auch des Busverkehrs eingeschränkt, zumal die Autos sich an

der Haltestelle Wasserturmplatz zwischen die wartenden Busse schieben oder auf der Poststrasse als Gegenverkehr zu Abbremsmanöver der Busse führen.

Auswertungen

Unten verglichen werden die Werte der Verkehrszählungen jeweils zwischen 17:00 Uhr und 17:30 Uhr.

Verkehr von der Seestrasse (Querschnitt A)

27. Januar 2022 / 17.00 – 17:30 Uhr

28. Juni 2022 / 17.00 – 17:30 Uhr



Abbildung 8 : Verkehrsbeziehung aus der Seestrasse

Bei der Einfahrt von der nördlichen Seestrasse wurden während der halben Stunde 75 einfahrende Fahrzeuge gezählt. Von diesen 75 wurden noch innerhalb dieser halben Stunde 32 bei der Ausfahrt zur Kasernenstrasse und 9 auf der Büchelstrasse beobachtet. Rund 55% fahren also durch. Mit 11 Fahrzeugen fahren rund 15% zum Fischmarkt, wobei 7 von diesen 11 wieder zurück auf die Seestrasse fahren. Rund 20% der 75 Fahrzeuge (14 Fahrzeuge) wurden nur bei der Einfahrt Seestrasse Nord gezählt. Diese werden sehr wahrscheinlich auf dem Parkplatz Allee parkiert haben.

Gegenüber der Verkehrszählung im Januar hat sich die Anzahl der Fahrzeuge reduziert, wobei allerdings der Durchgangsverkehr etwa gleich stark blieb und damit am Anteil aller Fahrten zugenommen hat. Es wurden keine Fahrzeuge mehr beobachtet, welche zwei Mal in die Seestrasse einbogen.

Verkehr von der Kasernenstrasse (Querschnitt H und I)

27. Januar 2022 / 17.00 – 17:30 Uhr

28. Juni 2022 / 17.00 – 17:30 Uhr

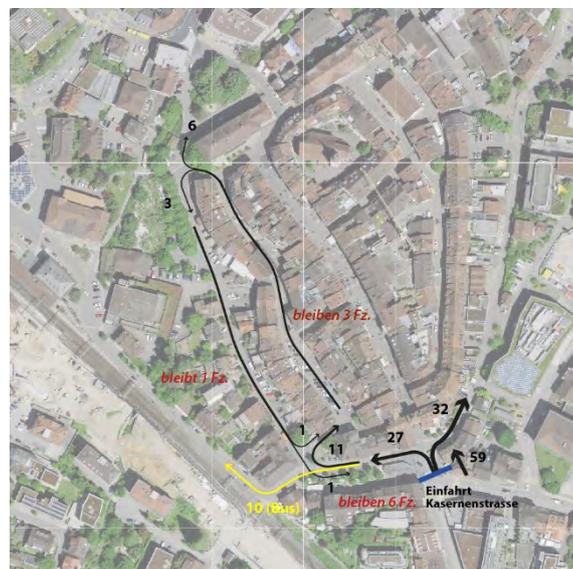
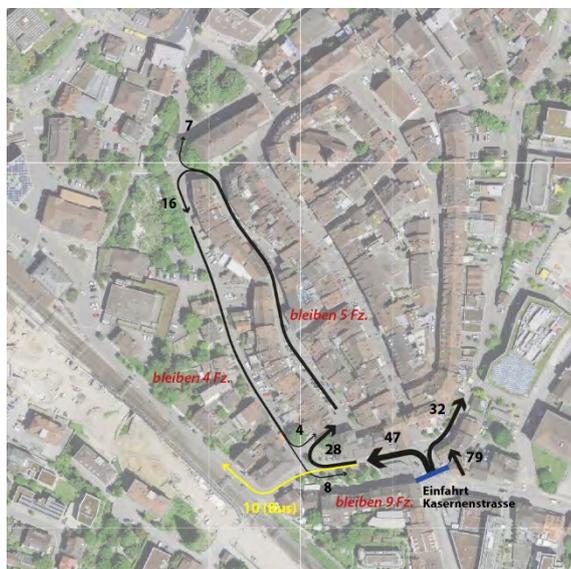


Abbildung 9 : Verkehrsbeziehungen aus der Kasernenstrasse

Bei der Einfahrt Kasernenstrasse wurden während der halben Stunde 79 Fahrzeuge gezählt. 32 davon, also rund 40%, biegen rechts auf die Büchelstrasse ab. Von den 47 Fahrzeugen, die auf den Wasserturmplatz eingebogen sind, fahren 28 weiter zum Fischmarkt und sechs Busse Richtung Bahnhof. 13 Fahrzeuge haben auf dem Wasserturmplatz parkiert oder gewendet. Von den 28 Fahrzeugen, die über den Wasserturmplatz zum Fischmarkt gefahren sind, sind rund 30% über die Seestrasse zurück zum Wasserturmplatz gefahren.

Bei einer insgesamt gesunkenen Verkehrsbelastung hat sich die Anzahl der «Durchfahrer» kaum verändert.

Die Zahl der Fahrzeuge, welche zurück zum Wasserturmplatz gefahren sind, ist markant zurückgegangen.

Verkehr auf dem Fischmarkt

27. Januar 2022 / 17.00 – 17:30 Uhr



28. Juni 2022 / 17.00 – 17:30 Uhr



Abbildung 10 : Verkehrsbeziehungen aus dem Fischmarkt

Bei der Einfahrt Fischmarkt wurden während der halben Stunde 74 Fahrzeuge gezählt. Rund die Hälfte davon kommt von der Kasernenstrasse. Von der Poststrasse kommt nur ein geringer Teil (12%). Von den 74 Fahrzeugen auf dem Fischmarkt fahren rund 20% via Seestrasse nach Norden aus der Altstadt. Der grosse Teil, 42 Fahrzeuge (57%), fährt auf die Seestrasse.

Die Verkehrsbelastung hat sich gegenüber der Zählung im Januar markant reduziert. Insbesondere ist die Anzahl der Fahrzeuge, welche vom Fischmarkt in Richtung Seestrasse eingebogen sind, sehr stark zurückgegangen.

Verkehr von der Poststrasse

27. Januar 2022 / 17.00 – 17:30 Uhr



28. Juni 2022 / 17.00 – 17:30 Uhr



Abbildung 11 : Verkehrsbeziehungen aus der Poststrasse

Aus der Poststrasse fährt über die Hälfte Richtung Kasernenstrasse und weitere 15 % Richtung Büchelstrasse. Etwa ein Drittel der Fahrten aus der Poststrasse hat einen engeren Bezug zur Altstadt, indem diese auf dem Wasserturmplatz oder der Allee bleiben.

In der Verkehrszählung im Juni wurden im gleichen Zeitfenster deutlich weniger Fahrten gezählt. Die meisten Fahrzeuge sind Richtung Kasernenstrasse durchgefahren.

Fazit / Ergebnisse

Die Parkplätze in der Allee, auf dem Wasserturmplatz sowie dem Fischmarkt und Mühlegasse sind während einer abendlichen Spitzenstunde sehr gut belegt und führen zu einem regen Verkehr, welcher zu den Parkplätzen zu- und wegführt. Dabei entsteht aber auch Parkplatzsuchverkehr, indem nicht wenige Fahrzeuge in der Winterzählung die Runde Wasserturmplatz – Fischmarkt – Seestrasse (oder umgekehrt) gleich mehrmals zurücklegt. Die Zahl des beobachteten Parkplatzsuchverkehrs hat sich im Juni 22 gegenüber der Zählung vom Januar 22 aber deutlich reduziert. Die zwischenzeitlich eingeführten Veränderungen bei der Parkplatzbewirtschaftung im betroffenen Raum hatte offensichtlich eine Wirkung und führt zu einer besseren Verfügbarkeit der vorhandenen Parkplätze. Ein höherer Umschlag pro Parkplatz konnte aber in diesen Zählungen nicht beobachtet werden. Die Anzahl Fahrten in der Altstadt hat sich insgesamt verringert.

Wenn jeder der 108 im Untersuchungsraum vorhandenen Parkplätze im Verlauf der Spitzenstunde ein Mal belegt ist, führt dies zu rund 220 Zu- und Wegfahrten, was nur einem Drittel des erfassten Verkehrs entspricht.

Ein erheblicher Teil des Verkehrs im betroffenen Raum ist daher reiner Durchgangsverkehr. Der Anteil des Verkehrs, welcher von der Seestrasse im Norden (Querschnitt A) zum Wasserturmplatz (Querschnitt H) durchfährt, beträgt 55 Prozent. Noch grösser ist der Anteil des Durchgangsverkehrs, welcher vom

Bahnhof (Poststrasse) zum Wasserturmplatz in Richtung Büchelstrasse und Kasernenstrasse wegführt (70 – 80 Prozent). Diese Prozentangaben haben sich in den Zählungen vom Juni 2022 grundsätzlich bestätigt. Die erfassten Verkehrszahlen in der Sommerzählung waren markant tiefer als die Zählung im Winter. Dies könnte auch an den besseren Wetterbedingungen und möglichen Verlagerungen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs im kleinräumigen Verkehr liegen.

Mit entsprechenden Massnahmen kann dieser rege motorisierte Verkehr in diesem sensiblen Stadt-
raum reduziert werden, ohne die Erschliessungsqualität für motorisierte Verkehrsteilnehmende zu reduzieren:

- Indem die Parkplatzanlagen an weniger sensiblen Orten gebündelt und der Parkplatzsuchverkehr mittels Parkleitsystem effizient zu den freien Parkplätzen geleitet wird;
- Indem der Durchgangsverkehr auf das übergeordnete Strassennetz geleitet wird und von Parkplätzen befreite Gassen und Strassenräume für den Durchgangsverkehr gesperrt werden.

2.5. Bauliche Entwicklung

Das Stadtzentrum von Liestal entwickelt sich derzeit und künftig in hohem Tempo. Ausgehend von der Dynamik des Umbruchs im Bahnhofsgelände stehen insbesondere im Bereich Orisbach / Areal Lüdlin Veränderungen an, die gegenseitig abgestimmt werden.

Bahnhofsgelände

Mit dem Vierspurausbau werden auch sämtliche Publikumsanlagen am Bahnhof Liestal neu gestaltet und angeordnet. Der Quartierplan «Bahnhofcorso» schafft die Voraussetzungen für eine bauliche Verdichtung des Bahnhofsgeländes. Es entstehen neue attraktive Zugänge für den mIV, den Velo- und Fussverkehr von der Südseite des Bahnhofes. Die neue Velostation wird direkt aus der Unterführung der Oristalstrasse erschlossen. Mit einer neuen Erschliessungsstrasse entlang der Bahn von Westen kann der Sodweg und westliche Teil des Bahnhofplatzes entlastet werden.



Abbildung 12: Verbesserte Zugänglichkeit der Bahnanlagen von Süden und Westen (Bild: Übersichtsplan aus Abstimmungsbotschaft Velostation September 2018)

Durch die neuen baulichen und verkehrlichen Voraussetzungen entsteht die Möglichkeit, den gesamten Bahnhofplatz inkl. dem Emma-Herwegh- und Postplatz weiter vom motorisierten Verkehr zu entlasten und diesen als attraktiven Raum für den Fuss- und Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr zu nutzen.

Stadtpark - Allee



Abbildung 13 : Neugestaltung des Orisbaches und seiner Umgebung zum Stadtpark (Fontana LA)

Mit der Verlegung der Parkierung aus dem Gebiet und der Neugestaltung entsteht ein neuer Stadtpark. Die angestrebte hohe Aufenthaltsqualität soll mit verschiedenen verkehrlichen Massnahmen unterstützt werden:

- Verkehrsreduktion durch die Vermeidung von Parksuchverkehr
- Verkehrsreduktion durch die Vermeidung von Durchgangsverkehr
- neue Wegverbindungen Fussverkehr:
 - Neue Fusswegverbindung über eine breite Treppenanlage vom Postplatz über – Postterrasse – Orispark – Elefantentor in die Altstadt
 - durchgehende Fusswegverbindung auf der Nordseite des Orisbaches bis zur Unterführung Hinterseeweg ins Oristal
- Behindertengerechte Wegverbindung via Lift im Parkhaus Lüdin

Die Massnahmen auf Ebene Verkehr werden in diesem Bericht nachfolgend beschrieben.

Postgebäude



Abbildung 14: Querschnitt mit den verschiedenen Ebenen zwischen Bahnhof und Altstadt (Christ+Gantenbein)

Das neue Postgebäude ersetzt das heutige Postgebäude und die Liegenschaft Poststrasse 5. Gegenüber der Ebene zur Allee tritt es mit einem zweigeschossigen Sockel in Erscheinung, welcher einen sechsgeschossigen Baukörper plus Attika trägt. Das Gebäude des ehemaligen Feuerwehrmagazins mit Jugendcafe bleibt bestehen. Der Sockel bildet auf Ebene Postplatz eine Terrasse, von der eine breite Treppe in den neuen Orispark hinabführt.

Areal Lüdin / Kantonsgericht



Im Areal Lüdin entsteht eine neue Wohnüberbauung mit einzelnen Gewerbenutzungen. Die gleichzeitig entstehende Parkgarage dient nicht nur dem Eigenbedarf, sondern bietet auch Platz für 80 öffentliche Parkplätze – welche durch die Stadt erworben werden sollen. Die Zufahrt zur Parkgarage soll direkt von der Rheinstrasse erfolgen – entsprechende Gespräche mit dem Kanton laufen.

Das Kantonsgericht soll am heutigen Standort erweitert werden. Die Parkierung wird für Besucher und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Parkgarage im Lüdin-Areal gelöst. Dadurch wird die Zufahrt über die Bahnhofstrasse entlastet.

Ziegelhofareal

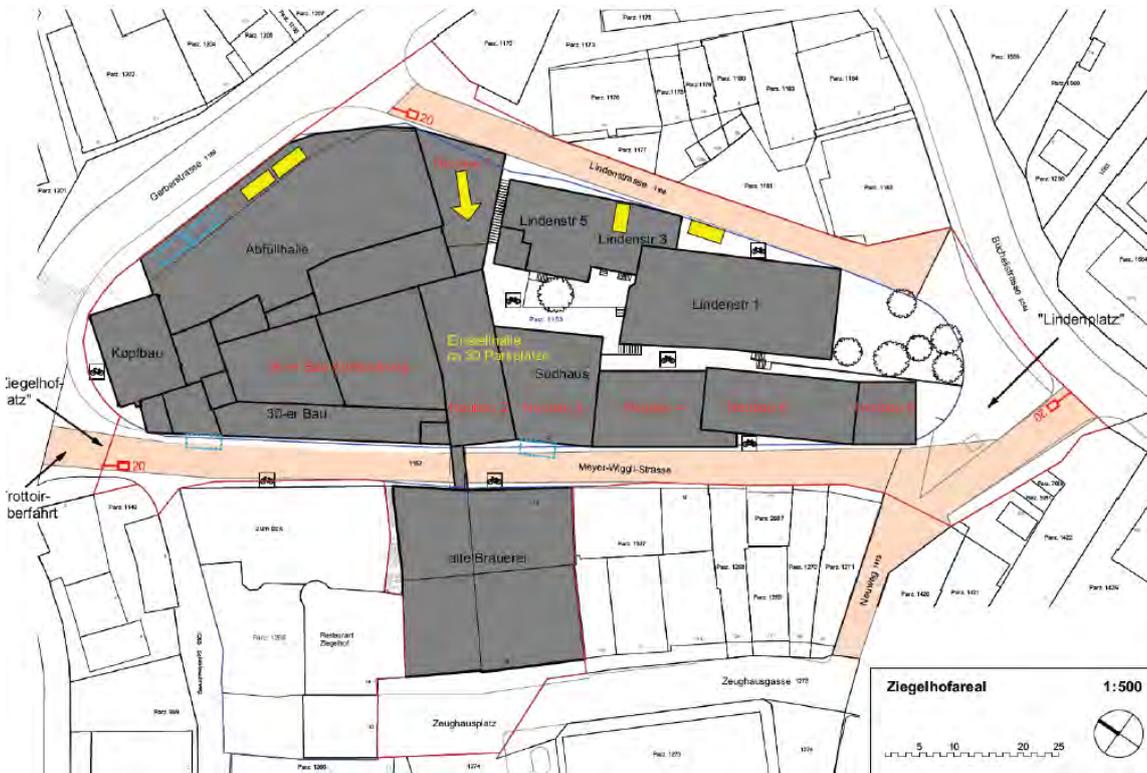


Abbildung 15 : Funktion Meyer Wiggi-Strasse und Lindenplatz

Das Ziegelhofareal soll umgenutzt und saniert werden. Geplant ist eine autoarme Siedlung mit Wohn-Gewerbe und auch Gastronutzungen. Die anliegenden Strassenräume sollen mit dem Bauvorhaben für den Fussverkehr und in Bezug auf die Aufenthaltsqualität aufgewertet werden.

2.6. Parkplatzkonzept

Mit dem Parkplatzkonzept verabschiedete der Stadtrat im Mai 2020 ein umfassendes Massnahmenbündel, in welchem aufgezeigt wird, wie die Parkierung in der Stadt Liestal zukünftig geregelt werden soll. Bezogen auf den Ortskern wurde festgestellt, dass mit der Realisierung von verschiedenen neuen Parkhäusern mit Beteiligung der Stadt die Anzahl Parkplätze auch einen längerfristigen Bedarf abdeckt. So stehen 1'400 Parkplätze in naher Gehdistanz zum Stadtzentrum zur Verfügung. Weitere 250 Parkplätze kommen in Zukunft mit der Umsetzung des QP Bahnhofcorso und dem Parkhaus an der Tiergartenstrasse hinzu. Sie ersetzen das bestehende P&R Angebot der SBB und sollen primär für P&R Kunden und Kundinnen der Bahn zur Verfügung stehen.

Gemäss der Erhebung aus dem Jahr 2015 sind vor allem die Parkplätze in der Altstadt stark belegt. Die Parkhäuser am Rand der Altstadt sind hingegen nur mässig ausgelastet. Dies ist auch mit der unterschiedlichen Tarifierung erklärbar und den – bis vor kurzem – vorhandenen Gratisparkplätzen.

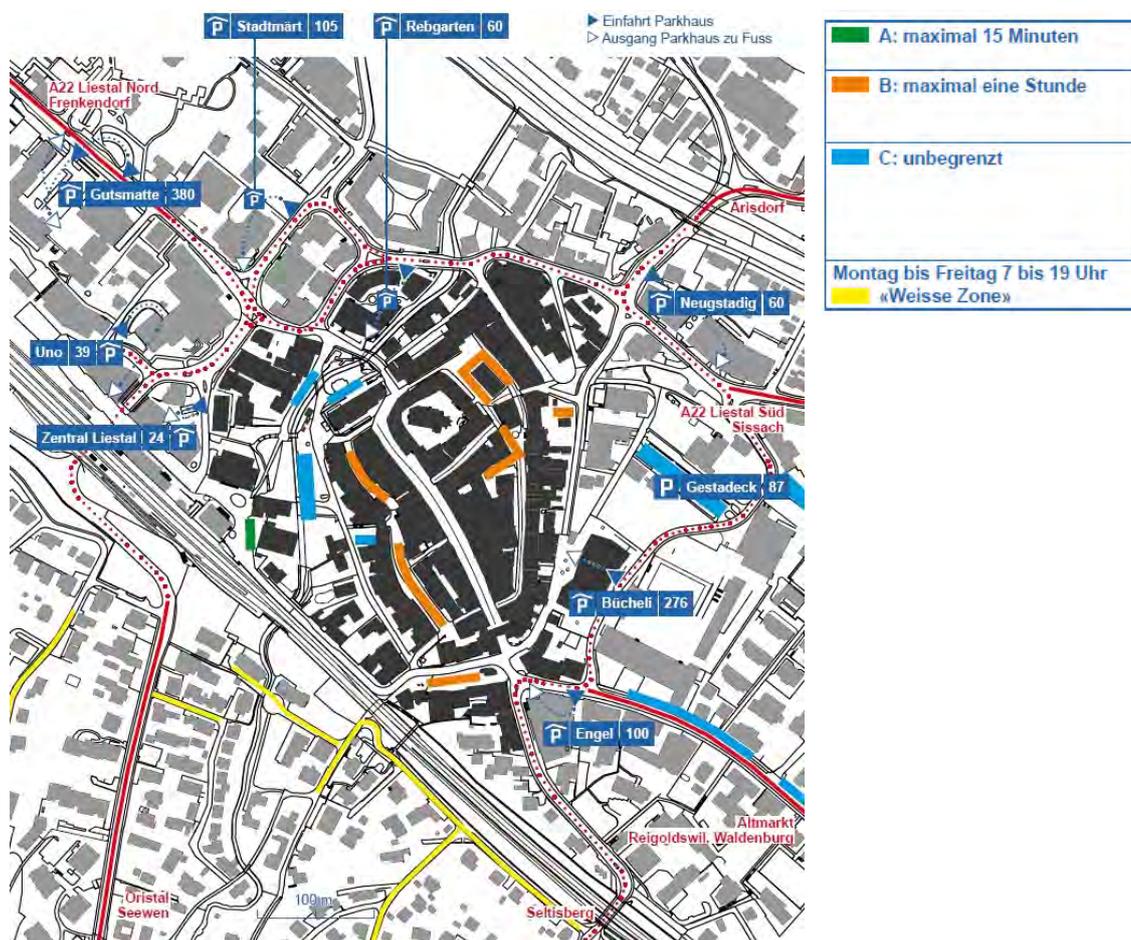


Abbildung 16 : Gesamtübersicht Umsetzung neues Parkplatzkonzept Stadt Liestal, Stand 16. Mai 2022

Neben der Realisierung des Parkleitsystems, sollen die Parktarife der Parkplätze der Stadt Liestal vereinfacht werden und zur Lenkung eingesetzt werden. Insbesondere wird ab dem 1. Mai 2022 in der Altstadt die Parkzeit auf eine Stunde begrenzt und die Gratisparkstunde abgeschafft. Erste Beobachtungen nach der Einführung zeigen eine höhere Wechselfrequenz auf den Parkplätzen im Fischmarkt und eine Abnahme des Suchverkehrs.

3. Zielsetzungen

Mit Umsetzung des Verkehrskonzeptes werden folgende Zielsetzungen angestrebt:

- Aufwertung des Raums der heutigen Allee und des Orisbachs zu einem Stadtpark ("Orispark") mit einer hohen Aufenthaltsqualität.
- Aufwertung des Stadtzentrums von Liestal als lebendiger und vielfältig gestalteter und genutzter Lebens- und Wirtschaftsraum mit überregionaler Ausstrahlung;
- Erhaltung der guten Erreichbarkeit des Stadtzentrums und des dort ansässigen Gewerbes für sämtliche Verkehrsteilnehmer inkl. Anlieferung und Besucherverkehr;
- Verbesserung der Zugänglichkeit und der Aufenthaltsqualität für den Fuss- und Veloverkehr;
- Verbesserung des Verkehrsablaufes auf der zentralen Busachse Bahnhofplatz – Poststrasse – Waserturmplatz durch Reduktion von Störungen;
- Reduktion des motorisierten Durchgangs- und Parksuchverkehrs in sensiblen Stadträumen, durch:
 - Konzentration des Durchgangsverkehrs auf das übergeordnete Verkehrsnetz;
 - Reduktion des Parksuchverkehrs dank Konzentration der Parkierung in Parkgaragen und Verkehrslenkung mit einem Parkleitsystem;
- Adäquater und sensibler Umgang der öffentlichen Aussenräume in den historischen Gassen und Plätzen in der Altstadt sowie den angrenzenden Grünräumen in den ehemaligen Stadtgräben.

4. Umsetzung Verkehrskonzept in Etappen

4.1. Verkehrskonzept: Etappe 1

Die Etappe 1 zeigt den angestrebten Zielzustand nach der Realisierung der Quartierpläne «Am Orisbach», «Lüdin Areal», «Ziegelhof» und «Bahnhof Corso».

Verkehrsführung

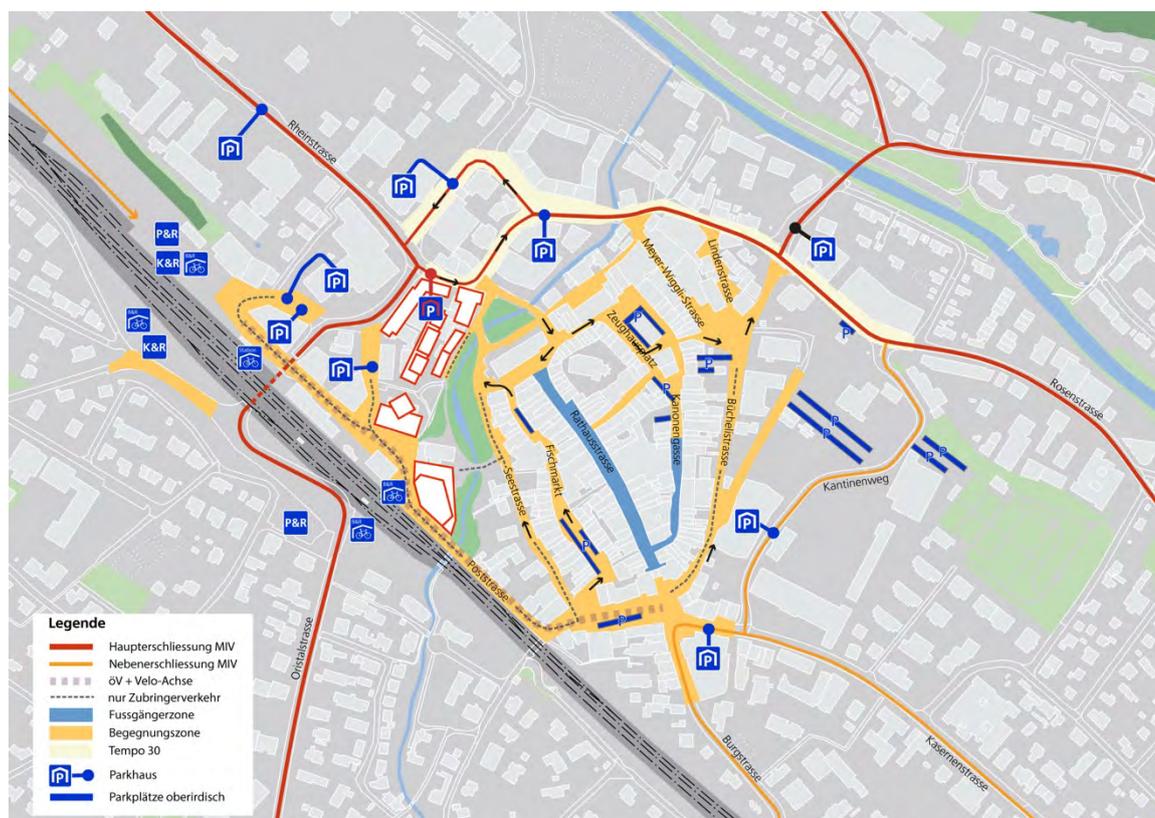


Abbildung 17: Verkehrsführung Stadtkern, Etappe 1

Basis für die Änderung des Verkehrs- und Parkregimes bildet das Parkhaus im Lüdinareal, in welchem 80 öffentliche Parkplätze realisiert werden sollen. Damit können Parkplätze im Bereich der Allee und allenfalls weiteren Gebieten aufgehoben werden. Die Aufhebung der Parkplätze in der Allee ist eine wichtige Voraussetzung für die mit der Neugestaltung angestrebte Aufwertung der Aufenthaltsqualität zu einem Stadtpark am Orisbach. Die Erschliessung des Parkhauses der Post erfolgt allerdings weiterhin über ein Fahrverbot mit Zubringerdienst für Besucher Postgebäude über die Allee. Im Zusammenhang mit der Optimierung des Bauprojekts wurde aber die Anzahl der Parkplätze im Vergleich zu vorherigen Varianten deutlich reduziert. Insbesondere wurde in der Überarbeitung des Quartierplans auf eine Retailnutzung mit entsprechendem Parkplatzangebot verzichtet. Das definitive Parkplatzangebot hängt von der Nutzung des Postgebäudes ab. Gemäss QP ist eine Büro und/oder Wohnnutzung möglich. Die Anzahl Parkplätze im QP entspricht dem "Worst case" und kann im Baugesuchsverfahren auf der Grundlage der effektiven Nutzung reduziert werden.

Veränderungen in der Verkehrsführung betreffen in dieser Etappe vor allem die Seestrasse: Bei dieser soll die bestehende Einbahnregelung zwischen dem Wasserturmplatz und der Zufahrt zum Postgebäude neu nordwärts statt südwärts funktionieren. Zudem soll auf der Seestrasse ab dem Freihofplatz neu ein allgemeines Fahrverbot mit Zubringerdienst gelten.

Parallel zur Realisierung des QP Lüdin soll auch das Lüdin Pärkli und der Abschnitt der Rheinstrasse bis zum Restaurant Farnsburg als Eingangsbereich zur Altstadt neu gestaltet werden. Dies erfolgt in Abstimmung mit der angestrebten Reduktion des Verkehrsaufkommens in diesem Bereich

In der ersten Etappe soll zudem als Antwort auf das Postulat 2019-17 «Schliessung der Büchelstrasse für den motorisierten Verkehr» auch diese vom Durchgangsverkehr befreit werden (Zubringerdienst gestattet). Dies ist möglich, da ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 die Büchelstrasse nicht mehr vom Bus befahren wird. Die Zufahrt zu den privaten Parkplätzen der Ladenbesitzer soll für Ihre Kundschaft weiterhin gestattet bleiben.

Auch die Poststrasse soll zukünftig nur noch mit Zubringerverkehr befahren werden. Die Einbahnführung mit Gegenverkehr für Bus und Velo wird beibehalten.

Die Stadt Liestal hat beim Kanton mit Beschluss des Stadtrats vom 20. 1. 2021 die Einführung von Tempo 30 auf den Kantonsstrassenabschnitten Rheinstrasse, Weiherweg, Rebgasse, Gasstrasse ab der Kantonalbankkreuzung bis zum Gstadigplatz beantragt. Dieser Antrag befindet sich derzeit beim Kanton in der Prüfung.

Die Umsetzung der ersten Etappe des Konzepts können folgende Ziele umgesetzt werden:

- Sehr starke verkehrliche Entlastung sensibler Stadträume im Gebiet Allee, Poststrasse, Wasserturmplatz und Bahnhofplatz
- Schaffung eines Stadtparks am Orisbach mit einer hohen Aufenthaltsqualität. Zwingende Voraussetzung dafür ist die Entlastung diese Bereichs durch den Verkehr.
- Reduktion der Parkplätze im Stadtraum und Konzentration der Parkplätze in öffentlichen Parkgaragen in fussläufiger Distanz zum Zentrum.
- Reduktion des Suchverkehrs mit einer effizienten Lenkung und direktere Zufahrten auf freie Parkplätze für Besucher der Altstadt und des Stadtkerns mit einem Parkleitsystem. Dadurch wird auch die Auslastung der vorhandenen Parkhäuser erhöht.
- Reduktion der Konflikte für den Busverkehr auf der Busachse Haltestelle Wasserturmplatz – Poststrasse – Bahnhofplatz
- Aufwertung des Bahnhofs-/ Postplatzes für den Fuss- und Veloverkehr im Bereich Gericht / Palazzo durch eine erhebliche Verkehrsentslastung inkl. Reduktion der Rückwärtsmanöver aus dem bestehenden Parkplatz vor der Post.
- Aufwertung der Die Zugänglichkeit der Altstadt vom Bahnhof.
- Entlastung des Bücheliplatz und der Achse vom Törlplatz zum Bücheliplatz vom Durchgangsverkehr um diese als Aufenthaltsraum und den Fussverkehr aufzuwerten.

Parkplatzbilanz öffentliche Parkplätze Etappe 1:

Die Parkplatzbilanz der öffentlichen Parkplätze ergibt folgendes Ergebnis:

Parkplatz	Bestand	Etappe 1	
Allee	50	0	Im engeren Bereich des Orisbach (ohne Fischmarkt / Wasserturmplatz) sind 63 Parkplätze von der Aufhebung betroffen. 80 öffentliche Parkplätze werden neu geschaffen.
Seestrasse	5	0	
Schleifewuhrweg	3	0	
Schützenstrasse	5	0	Nicht Teil der Aufstellung sind die Parkplätze im Bereich Bahnhof (inkl. Post).
Parkhaus Lüdin (öffentl)	0	80	
Total	63	80	

Im Einzugsgebiet des Stedtli bestehen innert 9 Min. Gehzeit zur Rathausstrasse ca. 1'300 Parkplätze.

Verkehrsumlagerungen (Etappe 1)

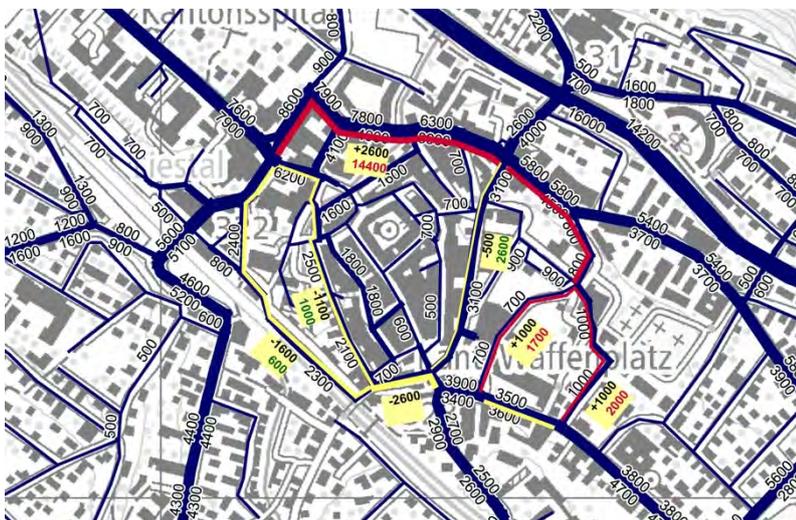
Mit Umsetzung der ersten Etappe soll der kleinräumige Durchgangsverkehr in der Altstadt, dem Postplatz und der Seestrasse auf das übergeordnete Strassennetz verlagert werden. Dies führt zu einer Mehrbelastung auf den Hauptstrassen. Diese Verkehrsverlagerungen werden nachfolgend auf Basis der in zwei Zählungen erhobenen Verkehrsbeziehungen und den im GVM Region Basel vorgegebenen Belastungen grob abgeschätzt:

	DWV 2016	Massnahme	Durchgangsverkehr		Verlagerungen auf	
	Fzg / Tag			Fzg / Tag		Fzg / Tag
Poststrasse	2'300	Sperrung Durchfahrtsverkehr	70 %	- 1'600	Rebgasse / Gerberstrasse / Weierweg	+ 1'600
Seestrasse	2'100		50 %	- 1'100		+ 1'000
Büchelstrasse	3'100		50 % ²	- 1'600	Kantinenweg	+ 1'600

Tabelle 1 : Abgeschätzte Verkehrsverlagerungen auf Basis Angaben GVM Region Basel

Zu beachten ist, dass mit der Sperrung des Durchgangsverkehrs von der Post- und Seestrasse auch ein Teil des Verkehrs auf der Büchelstrasse wegfallen würde. Die hier aufgezeigte Verkehrsverlagerung von 2'600 Fzg / Tg. auf die Rebgasse / Gerberstrasse / Weierweg entspricht in etwa der unterschiedlichen Belastung der Gerberstrasse je Fahrtrichtung und ist von daher recht plausibel.

In diesen Abschätzungen sind die von den Bauvorhaben (Lüdin / Postgebäude / Allee) ausgehenden Veränderungen der Verkehrsbelastung nicht eingerechnet. Diese sind für die Betrachtung des Durchgangsverkehrs in der Altstadt nicht relevant, da sie im Zentrum zu Ziel- und Quellverkehr führen und von Veränderungen der Verkehrsführungen nur am Rand betroffen wären.



Abgeschätzte Verkehrsverlagerung aufgrund Sperrung der Post- und Seestrasse für den Durchgangsverkehr. Die Verkehrsreduktionen im Süden der Altstadt führen zu entsprechenden Mehrbelastungen im Norden und Osten.

schwarz: Differenz DWV
rot: DWV mit Mehrverkehr
grün: DWV mit Verkehrsreduktion

Abbildung 18 : Abgeschätzte Verkehrsverlagerung aufgrund Sperrung Poststrasse und Seestrasse

² Grobe Schätzung aufgrund Anzahl erschlossener Parkplätze

4.2. Verkehrskonzept: Etappe 2

Die Etappe 2 zeigt den Zielzustand nach der Umgestaltung des Fischmarktes und der Mühlegasse:

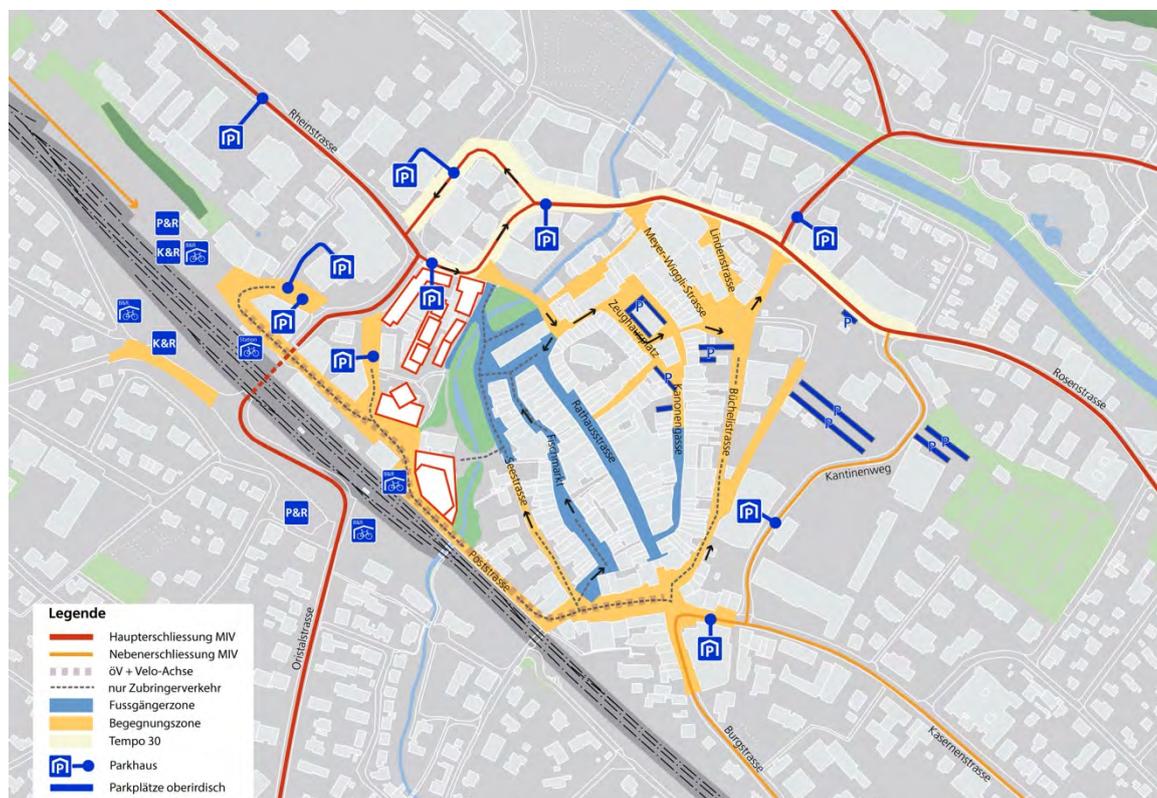


Abbildung 19: Verkehrsführung Stadtkern, Etappe 2

Mit der im Postulat 2021-58 «Sanierung und Neugestaltung des Fischmarkts und der Mühlegasse» zu prüfenden Umgestaltung des Fischmarkts könnte dieser ebenfalls vom Durchgangsverkehr befreit und analog zur Rathausstrasse zu einer Fussgängerzone mit Platzcharakter umgebaut und entsprechend signalisiert werden. Da mit der Umsetzung dieser Etappe auch der Verkehr auf dem Freihofplatz entfällt kann auch auf der Schützenstrasse / Seestrasse eine Fussgängerzone eingeführt werden. Die Anlieferung für Geschäfte und Kunden muss aber weiterhin zumindest bis morgens 11 Uhr gewährleistet bleiben. Es wird auch in Zukunft sicherlich einige Anlieferungsplätze brauchen.

Diese Regelung bietet folgende Vorteile:

- Verkehrliche Entlastung sensibler Stadträume im Gebiet Wasserturmplatz, Fischmarkt, Mühlegasse;
- Voraussetzung für räumliche Aufwertung der betroffenen Gassen – mehr Platz für Aussengastronomie, Geschäftsauslagen und Veranstaltungen;
- Mit Umsetzung der zweiten Etappe kann der Durchgangs- und Parksuchverkehr im Bereich des Freihofplatzes bis zur Rheinstrasse noch weiter reduziert werden;
- Weitere Konzentration der Parkierung in den bestehenden Parkieranlagen am Rand des Zentrums führen zu einer Reduktion des Parksuchverkehrs im Zentrum der Altstadt.

Parkplatzbilanz öffentliche Parkplätze Etappe 2:

Die Parkplatzbilanz der öffentlichen Parkplätze ergibt folgendes Ergebnis:

Parkplatz	Bestand	Etappe 2	
Fischmarkt	31	0	Mit der Realisierung einer Fussgängerzone auf dem Fischmarkt / Mühlegasse würden (inkl. Wasserturmplatz) 48 Parkplätze entfallen.
Mühlegasse	8	0	
Wasserturmplatz	9	0	
Total	48	0	

Im Einzugsgebiet der Altstadtbestehen innert 9 Min. Gehzeit zur Rathausstrasse ca. 1'300 Parkplätze.

4.3. Verkehrskonzept: Etappe 3

Die Etappe 3 zeigt den Zielzustand nach der Neugestaltung von Zeughausplatz und Amtshausgasse

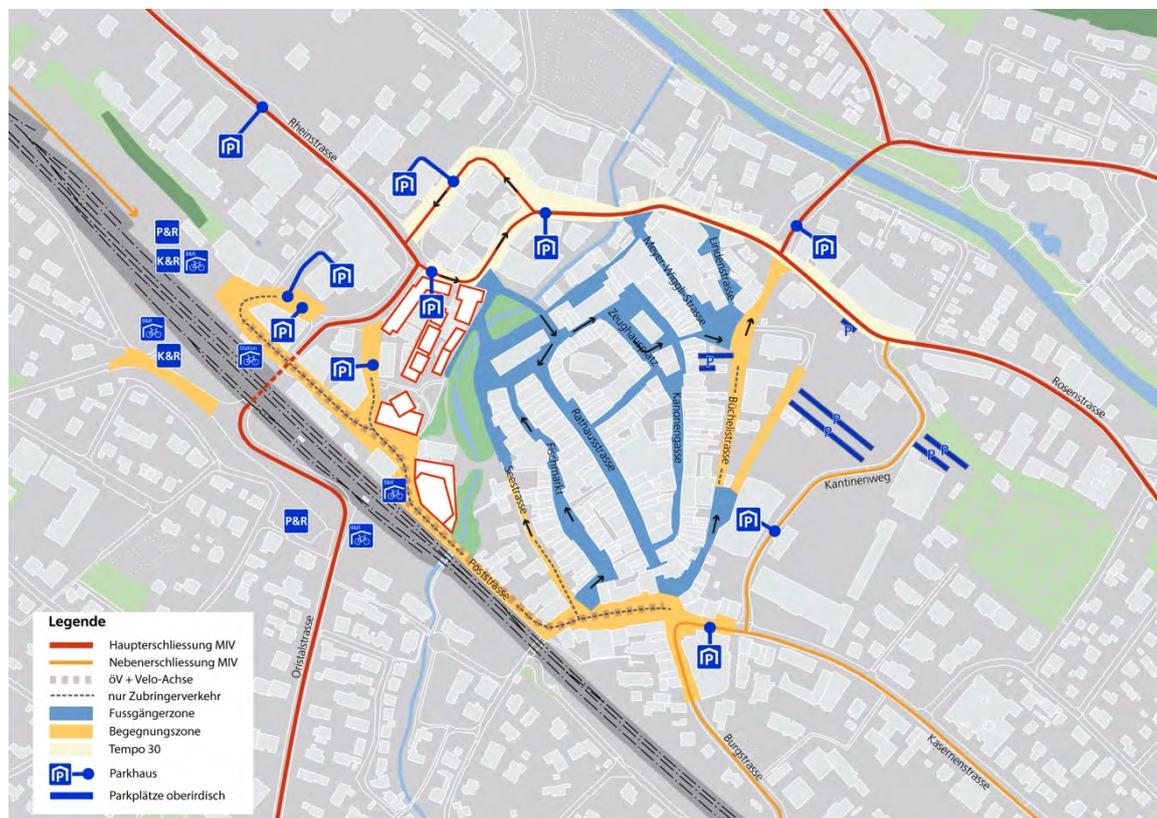


Abbildung 20: Verkehrsführung Stadtkern, Etappe 3

In einem dritten Umsetzungsschritt ist die Erweiterung der Fussgängerzone auf weitere Gebiete in der Altstadt möglich. Dadurch könnte insbesondere der Zeughausplatz- und Gasse sowie die Kanonengasse und der Stabhof von den Parkplätzen entlastet werden. Mit ihnen würden die Mayer-Wigglistrasse und Lindenstrasse als Fussgängerzone aufgewertet werden. In einem solchen Schritt müssten weitere 29 Parkplätze aufgehoben werden.

Mit Umsetzung der dritten Etappe des Konzepts werden folgende Ziele erreicht:

- Verkehrliche Entlastung sensibler Stadträume im Gebiet Zeughausplatz, Kanonengasse;
- Voraussetzung für räumliche Aufwertung der betroffenen Gassen – mehr Platz für Aussengastroonomie, Geschäftsauslagen und Veranstaltungen;
- Mit Umsetzung der dritten Etappe kann der gesamte Durchgangs- und Parksuchverkehr aus der gesamten Altstadt entfernt werden.

Parkplatz	Bestand	Etappe 3
Zeughausplatz	18	0
Kanonengasse	11	0
Büchelstrasse	20	20
Total	49	20

Die Zusammenstellung zeigt ein mögliches Szenario mit dem Abbau aller Parkplätze im Bereich Zeughausplatz und Kanonengasse.

Im Einzugsgebiet der Altstadt bestehen innert 9 Min. Gehzeit zur Rathausstrasse ca. 1'300 Parkplätze.

Gesamtbilanz Parkierung:

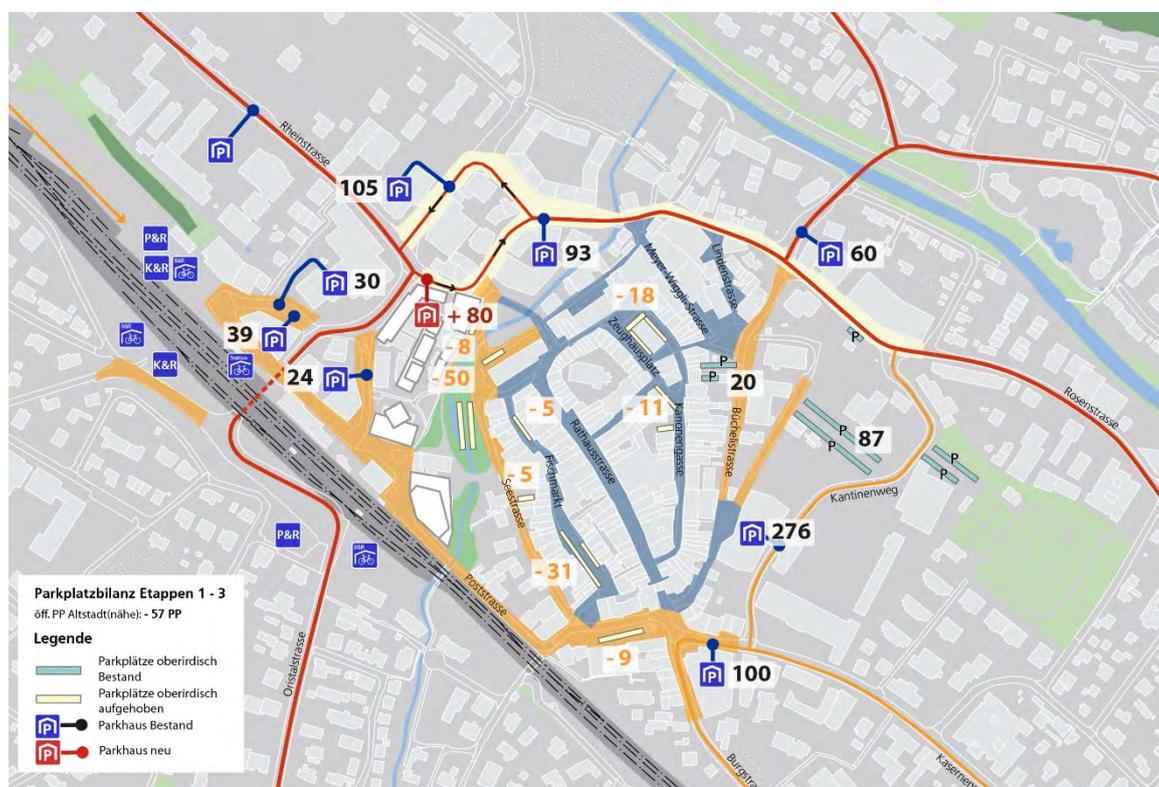


Abbildung 21 : Gesamtbilanz Parkierung

Parkplatz	Bestand	Differenz Etappe 1	Differenz Etappe 2	Differenz Etappe 3	Total
Gebiet Orisbach	63	-63	0	0	0
Fischmarkt / Mühlegasse	36	0	-36	0	0
Wasserturmplatz	9	0	-9	0	0
Neugstadig	60	0	0	0	60
Gestadeck	87	0	0	0	87
Büchelstrasse	20	0	0	0	20
Parkhaus Bücheli	276	0	0	0	276
Parkhaus Engel	100	0	0	0	100
Parkhaus Zentral	24	0	0	0	24
Parkhaus UNO	39	0	0	0	39
Parkhaus BLKB	30	0	0	0	30
Parkhaus Lüdin (öffentl)	0	+ 80	0	0	80
Parkhaus Stadtmärt	105	0	0	0	105
Parkhaus Rebgarten	93	0	0	0	93
Zeughausplatz / -gasse	18	0	0	-18	0
Kanonengasse	11	0	0	-11	0
Total	971	+ 17	-45	- 29	914

Der Abbau der oberirdischen Parkplätze wird mit der dargestellten Verkehrskonzept nicht vollständig kompensiert. Es besteht die Absicht, die vorhandenen nicht ausgelasteten Parkhäuser dank einem Parkleitsystem besser nutzen zu können. Dadurch sollen auch die bestehenden Investitionen und Infrastrukturen effizienter genutzt werden.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Verkehrsführung, Parkierung und Einbahnregime Altstadt, Bestand	5
Abbildung 2 : Einzugsgebiete der öv Haltestellen	6
Abbildung 3 : Bestehende und geplante Fuss- und Velowegverbindungen	7
Abbildung 4 : Durchschnittlicher Werktagsverkehr Mo-Fr., Istzustand 2016 (GVM Region Basel)	8
Abbildung 5 : Ausschnitt Altstadt, Belastungen DWV aus dem GVM Region Basel, ist 2016	9
Abbildung 6 : Ganglinie Seestrasse, Verkehrsmessung zwischen 24.1. bis 31.1.2022.	10
Abbildung 7 : Zählstellen.....	11
Abbildung 8 : Verkehrsbeziehung aus der Seestrasse.....	12
Abbildung 9 : Verkehrsbeziehungen aus der Kasernenstrasse	13
Abbildung 10 : Verkehrsbeziehungen aus dem Fischmarkt	14
Abbildung 11 : Verkehrsbeziehungen aus der Poststrasse.....	15
Abbildung 12 : Verbesserte Zugänglichkeit der Bahnanlagen von Süden und Westen (Bild: Übersichtsplan aus Abstimmungsbotschaft Velostation September 2018).....	17
Abbildung 13 : Neugestaltung des Orisbaches und seiner Umgebung zum Stadtpark (Fontana LA)..	18
Abbildung 14: Querschnitt mit den verschiedenen Ebenen zwischen Bahnhof und Altstadt (Christ+Gantenbein).....	19
Abbildung 15 : Funktion Meyer Wiggli-Strasse und Lindenplatz.....	20
Abbildung 16 : Gesamtübersicht Umsetzung neues Parkplatzkonzept Stadt Liestal, Stand 16. Mai 2022	21
Abbildung 17: Verkehrsführung Stadtkern, Etappe 1.....	23
Abbildung 18 : Abgeschätzte Verkehrsverlagerung aufgrund Sperrung Poststrasse und Seestrasse ..	26
Abbildung 19: Verkehrsführung Stadtkern, Etappe 2.....	27
Abbildung 20: Verkehrsführung Stadtkern, Etappe 3.....	29
Abbildung 21 : Gesamtbilanz Parkierung.....	31