



## Fischmarkt-Neugestaltung – Bericht Stadtrat zu Postulat «Sanierung und Neugestaltung des Fischmarkts und der Mühlegasse» von Peter Küng und Pascale Meschberger der SP-Fraktion

### Kurzinformation

Mit dem Postulat wird der Stadtrat gebeten, zu prüfen, wie der Fischmarkt und die Mühlegasse saniert und neugestaltet werden können, wobei die folgenden Eckpunkte zu beachten seien:

- Die neuen Strassen sollen benutzerfreundlich wie auch kostengünstig ausgestaltet sein (Entfernung der Trottoirs, ästhetisch befriedigende, klimafreundliche und langlebige Oberflächengestaltung mit geringem Unterhaltsaufwand, Eignung für Anlässe wie Märkte, Fasnacht, Konzerte, Aussen-Nutzung Gastgewerbe, etc.).
- Die Sanierung soll - wenn möglich - in einer Expressvariante umgesetzt werden.
- Die Instandsetzungsarbeiten im Untergrund (Wasser, Abwasser, Fernwärme, etc.) sollen in Koordination mit der Oberflächengestaltung erfolgen.

Zusammen mit Stauffenegger + Partner AG, den Gestaltern, die auch schon die erfolgreiche Gestaltung der Rathausstrasse entworfen haben, wurden Varianten für die Umgestaltung des Fischmarkts und der Mühlegasse ausgearbeitet. Nun liegt eine Gestaltungsvariante vor, welche die Eckpunkte aus dem Postulat optimal umsetzt.

Der Stadtrat möchte das Projekt in seinen Grundzügen umsetzen. Die Varianten und die Details sollen aber zunächst in einem Mitwirkungsverfahren mit den diversen Anspruchsgruppen diskutiert und wo nötig optimiert werden. Dazu zählen die Liegenschaftsbesitzer und -besitzerinnen, die Gewerbetreibenden im Stedtli, die Mieter und Mieterinnen, die Märkte und Veranstalter, wie auch die Stadtbaukommission und die kantonale Ortsbildpflege sowie die breite Bevölkerung. Dies bildet die Grundlage für ein Vorprojekt, das dann auch zuverlässigere Angaben zu den Kosten aufzeigt. Für die Begleitung der Mitwirkung und die Ausarbeitung des Vorprojekts muss mit Kosten von ca. CHF 350'000.- gerechnet werden.

|                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                    |                    |                 |            |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------|-----------------|------------|
|                    | <p>Was den Umsetzungszeitpunkt anbelangt möchte der Stadtrat vermeiden, dass dieser mit den anderen geplanten grossen Bauvorhaben im Umfeld des Stedtlis (Post – Allee – Lüdin- Kantonsgericht) zusammenfällt.</p> <p>Ausserdem muss der Zeitpunkt der Investition sorgfältig mit den anderen notwendigen und im Entwicklungs- und Finanzplan dargelegten Investitionen und den finanziellen Möglichkeiten der Stadt abgestimmt werden.</p> |                    |                    |                 |            |
| <b>Anträge</b>     | <ol style="list-style-type: none"><li>1. Der Einwohnerrat nimmt das Gestaltungskonzept zur Kenntnis.</li><li>2. Der Einwohnerrat schreibt das Postulat Nr. 2021-58 als erfüllt ab.</li></ol>                                                                                                                                                                                                                                                |                    |                    |                 |            |
|                    | <p>Liestal, 11. November 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

### 1. Ausgangslage / Rechtsgrundlage

Sanierung und Neugestaltung des Fischmarkts und der Mühlegasse, Postulat der SP-Fraktion

*«Die Sanierung und Neugestaltung der Rathausstrasse ist eine Erfolgsgeschichte. Der nächste Schritt zur Attraktivitätssteigerung des Zentrums soll jetzt geschehen, so dass noch mehr Geschäfte sowie Anwohnerinnen und Anwohner davon profitieren können. Auch eine Erweiterung des Genussmarkts bis zu einem täglichen Frischwarenmarkt auf dem Fischmarkt wäre bedenkenswert. Bei der Neugestaltung könnten zudem Bäume gepflanzt werden, so dass das Innerstadtklima verbessert wird.*

*Der Stadtrat wird eingeladen, zu prüfen, wie der Fischmarkt und die Mühlegasse saniert und neugestaltet werden können. Wobei die folgenden Eckpunkte zu beachten seien:*

- Die neuen Strassen sollen benutzerfreundlich wie auch kostengünstig ausgestaltet sein (Entfernung der Trottoirs, ästhetisch befriedigende, klimafreundliche und langlebige Oberflächengestaltung mit geringem Unterhaltsaufwand, Eignung für Anlässe wie Märkte, Fasnacht, Konzerte, Aussen-Nutzung Gastgewerbe, etc.)*
- Die Sanierung soll - wenn möglich - in einer Expressvariante umgesetzt werden*
- Die Instandsetzungsarbeiten im Untergrund (Wasser, Abwasser, Fernwärme, etc.) sollen in Koordination mit der Oberflächengestaltung erfolgen.»*

### 2. Gestaltungskonzept Altstadtgassen

Im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Rathausstrasse wurde durch Stauffenegger Stutz, heute Stauffenegger + Partner, ein Gesamtkonzept für die Gestaltung der Altstadtgasse erstellt. Es sieht einfache Massnahmen vor, wie die Entfernung der Trottoirs und die Pflasterung von kleineren Vorplätzen einzelner Liegenschaften, analog zur Gestaltung der Kanonengasse. Dies soll der Aneignung und der Belebung durch die Anwohnenden oder durch die Läden oder Restaurationsbetriebe dienen. Denkbar ist z.B. das Aufstellen von Stühlen oder kleinen Tischen oder von Blumentöpfen etc.

Zukünftig soll im Bereich des Fischmarkts und der Mühlegasse eine Wohnnutzung in der Altstadt im Vordergrund stehen. Selbstverständlich sollen im Parterre auch Ateliers, Läden und Gastronomie weiterhin möglich sein. Die Gestaltung soll aber den Charakter des Fischmarkts als Wohnstrasse unterstützen. Zudem soll er auch für Veranstaltungen, wie Märkte oder auch kleinere kulturelle Veranstaltungen genutzt werden können.

Der Konzeptplan von Stauffenegger Stutz für die Gestaltung der Altstadt aus dem Jahr 2016 wurde überprüft und ergänzt. Er sah für den Fischmarkt als wichtigstes Element die Gestaltung des Platzbereichs bei der Kreuzung mit der Salzgasse vor. Zudem sollten analog zur Rathausstrasse die Trottoirs aufgehoben werden und analog zur Kanonengasse kleinere Vorplätze vor ausgewählten Liegenschaften gepflästert werden.

### 3. Variantenstudium

Der Fischmarkt wird gefasst von durchgehend historisch wertvollen Bürgerhäusern. Der sich in seinem Verlauf öffnende und wieder schliessende Strassenplatz verläuft parallel zur Rathausstrasse. Während in den 50- Jahren noch auf dem Fischmarkt gespielt wurde, prägen heute parkierende Autos und Trottoirs entlang der Häuser den Stadtraum.



Liestal Fischmarkt in den 1950ern

2



Ist-Zustand des Fischmarkts 2022,  
Der ruhende Verkehr prägt das Bild und besetzt den Raum.

Analog zur Rathausstrasse und zur Kanonengasse besitzt der Fischmarkt aber enorm viel Potential sich in einen höchst zentralen, lebendigen und nutzungsneutralen Stadtraum zu verwandeln.

Mit wenigen aber präzisen gestalterischen Massnahmen sollen der Fischmarkt und die Mühlegasse umgestaltet werden und mit der neuen Rathausstrasse einen weiteren qualitativ hochstehenden öffentlichen Raum im Herzen der Stadt Liestal bilden.

Wichtige Anliegen für die Ausarbeitung der Gestaltung sind gemäss dem Postulat des Einwohnerrats die Nutzung des Fischmarkts z.B. für eine Erweiterung des Genussmarkts oder eines täglichen Frischwarenmarkts und auch die Aussennutzung des Gastgewerbes. Zudem sollen im Hinblick auf die zunehmende Hitze in der Innenstadt Bäume gepflanzt werden.

Die Gestaltung soll zweckmässig, aber auch möglichst kostengünstig sein.

In einem ersten Schritt wurden drei Varianten untersucht.

#### Variante 1

##### Platzfläche aufgespannt klein

Eine Natursteinfläche wird über die zentrale Fläche des Fischmarktes aufgespannt. Ein Brunnen und vier Bäume besetzen die Mitte. Alle Liegenschaften erhalten eine Vorplatzpflasterung.

- + die Fläche, das Zentrum wird klar definiert, der MIV wird entschleunigt, die Bäume wirken belebend.
- die Verkehrsführung ist nicht intuitiv, die Parkplätze sind gegen den natürlichen Fluss ausgerichtet, die lineare Ausrichtung der Bäume wirkt zu technisch, durch das Überfahren der Pflasterung entsteht Lärm, die Kosten für die Pflasterung sind zu hoch.



## Variante 2

## Platzfläche aufgespannt gross

Die Natursteinfläche wird über die zentrale Fläche des Fischmarktes bis zum Gebäudeversatz der Liegenschaft 19 aufgespannt. Auf eine Vorplatzpflasterung der Liegenschaften wird verzichtet.

- + der MIV wird entschleunigt, die Bäume wirken belebend, vor allem das Weiterziehen der Bäume bis zur Spitalgasse fasst den Raum des Stadtplatzes.
- die Verkehrsführung ist nicht intuitiv, durch das Überfahren der Pflasterung entsteht Lärm, die Kosten für die Pflasterung sind zu hoch.



Variante 2

## Variante 3

## Platzfläche aufgespannt ohne Bäume

Eine Natursteinfläche wird über die zentrale Fläche des Fischmarktes aufgespannt. Eine ovale Pflasterung besetzt mit einem Brunnen die Mitte des Fischmarktes. Auf eine Bepflanzung wird verzichtet.

- + der MIV wird entschleunigt, die Mitte des Platzes wird mit der Pflasterung betont und mit dem Brunnen belebt.
- die Verkehrsführung ist nicht intuitiv, durch das Überfahren der Pflasterung entsteht Lärm, die Kosten für die Pflasterung sind zu hoch, ohne natürliche Schatten-spender wird die Nutzung in den Sommermonaten schwierig.



Variante 3

#### 4. Gestaltungskonzept Fischmarkt und Mühlegasse

Aus der Diskussion der Vor- und Nachteile der drei Varianten resultiert schliesslich das nun vorliegende Gestaltungskonzept.



**Gestaltungskonzept Fischmarkt**

Das Konzept der fragmentarisch noch vorhandenen historischen Vorplatzpflasterungen wird aufgegriffen. Vom Mühleplatz her werden auf beiden Seiten des Strassenzuges alle Fassaden mit einer Vorplatzpflasterung versehen. Die bestehenden Trottoirs werden (analog der Rathausstrasse) aufgehoben. Die Vorplatzpflasterung bei den Liegenschaften Fischmarkt 21-27 wird deutlich vergrössert, um dem Strassenrestaurant Platz zu bieten und gleichzeitig den Auftakt zum Fischmarkt durch eine optische Markierung zu entschleunigen.

**Vorplatzpflasterungen**

Die Vorzonen der Liegenschaften am Fischmarkt und der Mühlegasse werden mit einem hindernisfreien Natursteinbelag (Pflasterung) versehen. Die Geometrie der Vorzonen passt sich dem Verlauf der Fassadenfluchten an.

**Die Mitte des Fischmarkts**

An der breitesten Stelle zwischen den Liegenschaften 20 und 7 wird das Zentrum des neuen Fischmarkts mit einer ovalen Bodenpflasterung markiert. Sie bildet mit einem ebenfalls ovalen Natursteinbrunnen die neue Mitte des Strassenplatzes. Ergänzt wird dieses Ensemble mit drei Bäumen, in deren Schatten sich runde, öffentliche Sitzbänke und die Aussenbestuhlung der angrenzenden Restaurants präsentieren. Drei weitere Bäume gliedern den Raum vor den Liegenschaften 26 – 36 und leisten so ihren wertvollen Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas.

Damit der Fasnachts-Umzug über die Mühlegasse und den Fischmarkt auch in Zukunft möglich ist, müssen die Baumstandorte im Rahmen der Überarbeitung überprüft werden. Möglich wären auch Baumplantungen in grossen Gefässen, die bei Bedarf verschoben werden können.

**Brunnen**

Durch das Besetzen der Mitte des Fischmarktes mit einer Pflasterung und einem Fischbrunnen erhält der Stadtraum ein klares Zentrum. Der Ort wird selbstverständlich definiert und bildet mit der Rathausstrasse ein gestalterisches Ensemble mit eigenständigen Identitäten und Qualitäten.

Der Standort des Brunnens muss ebenfalls im Rahmen der Überarbeitung überprüft werden, so dass er einem Fasnachts-Umzug nicht im Weg steht.

**Nutzungen**

Mit wenigen Massnahmen wird der Fischmarkt von einem tristen Parkplatz zu einem lebendigen Stadtplatz mit hoher Aufenthaltsqualität transformiert. Der Verkehr (Anwohner/-innen und Anlieferung) und auch das Passieren ist weiterhin möglich. Gleichzeitig entsteht ein Stadtraum mit hoher Identität, welcher sich den Besucher/-innen in diversen Bespielungsmöglichkeiten präsentieren kann.

**Bespielung**

Das Erfolgskonzept der Bespielung der Rathausstrasse wird weiterverfolgt. Ausgehend von den bestehenden Restaurants und Läden erfahren der Fischmarkt und die Mühlegasse eine attraktive Aufwertung (Genussmarkt, Fasnacht, usw.) Das Konzept der konsumfreien Sitzgelegenheiten der Rathausstrasse wird auch hier weiterverfolgt.

Für die Details des Gestaltungskonzepts für den Fischmarkt und die Mühlegasse und die Varianten zur Parkierung verweisen wir auf den beiliegenden Bericht «Neugestaltung Fischmarkt Gestaltungskonzept Stauffenegger + Partner AG vom 9. November 2022»



Der neue Fischmarkt bietet Platz für Begegnungen und lädt zum Aufenthalt ein.



Der neue Fischmarktplatz bietet viele Möglichkeiten für verschiedene Nutzungen, wie Märkte und Aussenbestellungen der Restaurants.

**Gestaltungskonzept Mühlegasse**

Das Konzept der beidseitigen Vorplatzpflasterung wird in der Mühlegasse fortgesetzt und um die Fassaden in die Freihofgasse verlängert. So entsteht ein einladender Eingang in die Mühlegasse. Die Trottoirs werden in der Mühlegasse und der Freihofgasse ebenfalls aufgehoben.

Die eher abweisenden Rückfassaden am östlichen Strassenrand der Mühlegasse werden aufgewertet und bilden mit dem hoch frequentierten Passbüro einen neuen attraktiven Auftakt zur Altstadt von Liestal.



Der Eingang zur Mühlegasse wird offen und einladend gestaltet.

## 5. Verkehr

Grundlage für das nach Abschluss der Arbeiten angedachte Verkehrsregime bildet das vom Stadtrat beschlossene Verkehrskonzept Stadtkern Liestal:

«Mit der 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 – Wasserturmplatz 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

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

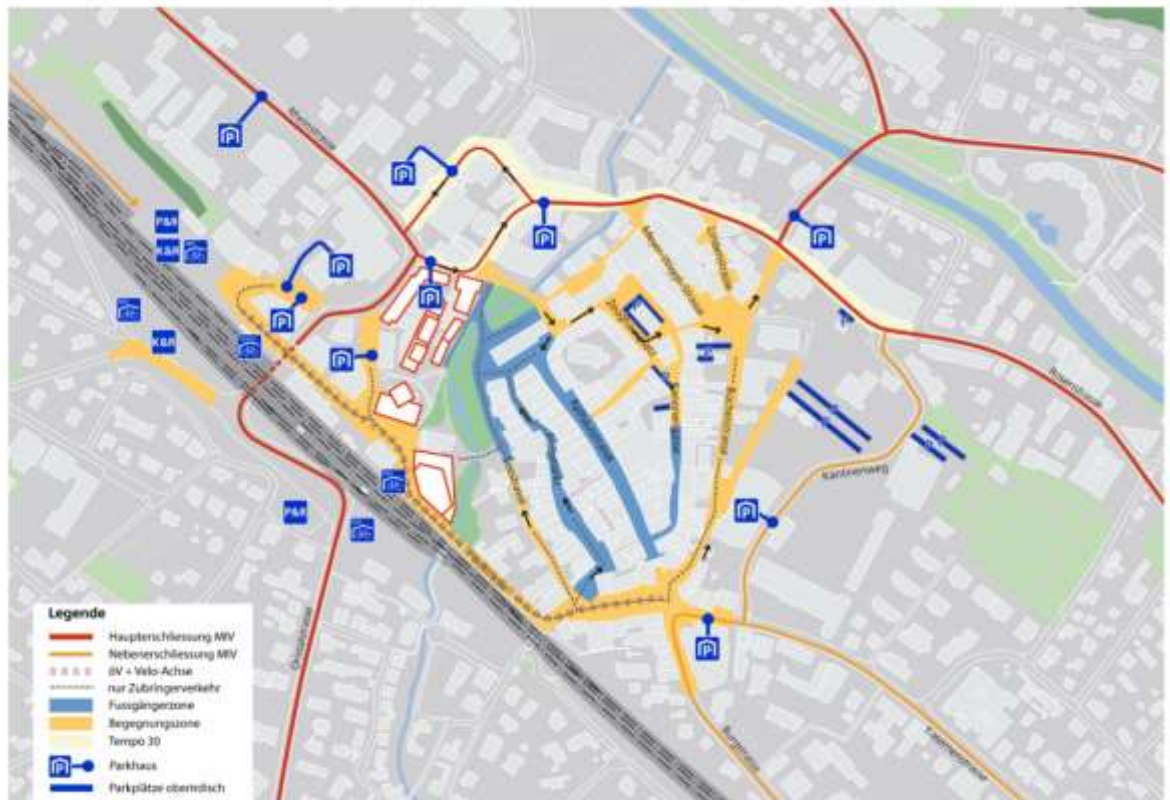


Abbildung 19: Verkehrsführung Stadtkern, Etappe 2

*Mit der im Postulat 2021-58 «Sanierung und Neugestaltung des Fischmarkts und der Mühle-gasse» 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 / See-strasse 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 Aus-sengastronomie, Geschäftsauslagen und Veranstaltungen;*
- *Mit Umsetzung der zweiten Etappe kann der Durchgangs- und Parksuchverkehr im Be-reich des Freihofplatzes bis zur Rheinstrasse noch weiter reduziert werden;*
- *Weitere Konzentration der Parkierung in den bestehenden Parkierungsanlagen am Rand des Zentrums führen zu einer Reduktion des Parksuchverkehrs im Zentrum der Altstadt»*

Das Gestaltungskonzept strebt eine möglichst grosse Reduktion des Autoverkehrs im Fischmarkt zugunsten der Wohn- und Aufenthaltsqualität an. Es ermöglicht aber weiterhin die Durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr vom Mühleplatz über den Fischmarkt zur Mühlegasse. Denkbar wäre die Einführung einer Fussgängerzone mit erlaubtem Zubringerdienst mit dem gleichen Regime wie auf der Rathausstrasse, welches die Anlieferung bis 11 Uhr erlaubt. Auch der Veloverkehr im Schrittempo wäre wie auf der Rathausstrasse weiterhin möglich.

Auch wenn im Gestaltungskonzept eigentlich keine Parkplätze vorgesehen sind, könnten an ausgewählten Orten 15 Parkplätze eingerichtet werden. Diese wären denkbar als Nachtparkplätze für die Bewohnenden oder als Kurzzeitparkplätze bis 11 Uhr morgens für Anlieferung Abholung von Waren oder auch kurze Einkäufe etc.

Neben den bereits vorgesehenen rund 30 Veloparkplätzen, welche das Angebot im Stadtzentrum ergänzen, könnten alternativ zu den Anlieferungsparkplätzen auch weitere Veloparkplätze eingerichtet werden

## **6. Leitungsbau, Tiefbau**

Bereits 2014 wurde ein Projekt zur Sanierung des Fischmarktes und der Mühlegasse ausgearbeitet, in welchem die Erneuerung der Werkleitungen integriert wurden.

Das alte Wasserleitungssystem besteht aus Metallleitungen unbekannten Jahrgangs. Im Fischmarkt und in der Mühlegasse wurden in den letzten 12 Jahren 9 zum Teil grössere Leitungsbrüche behoben. Die Wasserleitungen sollten erneuert werden.

Bei den Kanalisationsleitungen besteht kein unmittelbarer Handlungsbedarf. Dennoch sollten sie im Rahmen des Bauprojekts lokal erneuert werden. Der bestehende Sauberwasserkanal (Schwierbächlein) sollte vergrössert werden. Dadurch kann das gesamte anfallende Regenwasser, getrennt vom Schmutzabwasser, später in den Orisbach abgeleitet werden. Der definitive Zusammenschluss erfolgt nach der Realisierung des Teilstücks Mühlegasse.

Gleichzeitig mit der Sanierung der Hauptleitungen sollen die Hausanschlüsse, wo notwendig, saniert werden.

Für die Liegenschaften am Fischmarkt und in der Mühlegasse ist ein rascher Anschluss an die Fernwärme wichtig. Etliche Liegenschaften sind heute mit Gas beheizt. Mit dem Inkrafttreten des Dekrets zum Energiegesetz per 1. Januar 2026 dürfen die alten Gasheizungen nicht mehr ersetzt werden und der Einbau von Wärmepumpen ist in der Altstadt nur sehr begrenzt möglich. Hier wäre die Fernwärme der EBL eine dringend nötige Alternative. Die EBL ist bereits am Planen und hat bereits eine Umfrage für die Anschlüsse der Liegenschaften im Fischmarkt an das Fernwärmenetz gemacht. Da der Einbau der Fernheizung nur im Rahmen der Umsetzung des Gesamtkonzepts Sinn macht haben sie die Interessen aber auf den späteren Zeitpunkt der Umsetzung der Neugestaltung des Fischmarkts vertröstet.

Weitere Werkleitungseigentümer des Strom-, Gas- und Kommunikationssystems haben möglicherweise ebenfalls Erneuerungs- oder Erweiterungsbedarf. Dies wird im Rahmen der weiteren Projektierungsarbeiten geklärt.

Denkbar wäre auch, die Leitungsarbeiten vorzuziehen und die definitive Gestaltung des Fischmarkts und der Mühlegasse zu einem späteren Zeitpunkt fertigzustellen.

## 7. Massnahmen

### Umsetzungsschritte:

- Mitwirkung der Anspruchsgruppen
- Überarbeitung Gestaltungskonzept
- Ausschreibung Ingenieurarbeiten
- Ausarbeitung Vorprojekt und Einwohnerratsvorlage für den Baukredit
- Realisierung: Abgestimmt auf die Realisierung der Überbauung auf dem Lüdin Areal mit dem öffentlichen Parkhaus, der Realisierung des QP «Am Orisbach» und des Kantonsgerichts sowie mit dem Entwicklungs- und Finanzplan der Stadt Liestal.

### Organisation:

Die Mitwirkung und die Überarbeitung des Gestaltungskonzepts erfolgt unter der Federführung des Bereichs Hochbau/Planung in enger Zusammenarbeit mit dem Bereich Tiefbau.

Die weiteren Arbeiten erfolgen unter der Federführung des Bereichs Tiefbau in enger Zusammenarbeit mit dem Bereich Hochbau/Planung.

## 8. Finanzierung

Die Grobkostenschätzung aus dem Projekt von 2014 rechnet mit folgenden Beträgen in TCHF ( $\pm 30\%$ ):

|                     | Fischmarkt + Mühlegasse | Fischmarkt | Mühlegasse |
|---------------------|-------------------------|------------|------------|
| Wasserleitungersatz | 285                     | 171        | 114        |
| Sauberwasserleitung | 752                     | 451        | 301        |
| Strassenoberfläche  | 1917                    | 1300       | 617        |
| Total               | 2954                    | 1922       | 1032       |

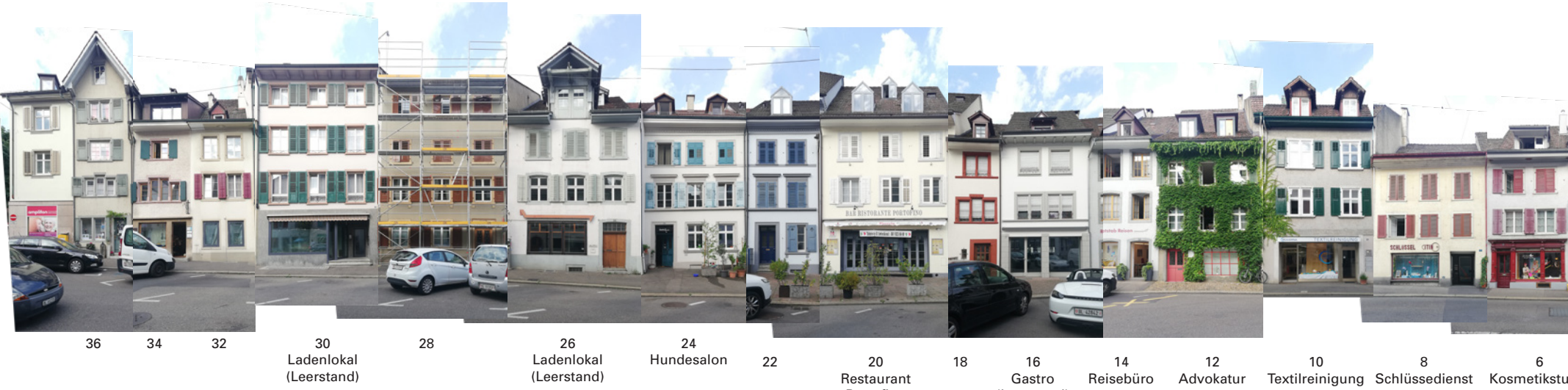
Diese Kosten müssen im Rahmen des Vorprojekts aktualisiert werden

## **9. Beilagen**

- Neugestaltung Fischmarkt Gestaltungskonzept Stauffenegger + Partner AG vom 3. Januar 2023
- Verkehrskonzept Stadtkern Liestal Bericht mrs vom 4. August 2022

# STADT LIESTAL

## NEUGESTALTUNG FISCHMARKT



**Stauffenegger + Partner AG**  
Greifengasse 7, CH-4058 Basel  
+41 61 693 02 10, [www.st-st.ch](http://www.st-st.ch)

Basel, 09. November 2022  
mit Ergänzungen vom 23.1.2023

Ausgangslage

Der Fischmarkt Liestal wird gefasst von durchgehend historisch wertvollen Bürgerhäusern. Der sich in seinem Verlauf öffnende und wieder schliessende Strassenplatz verläuft parallel zur Rathausstrasse. Der Fischmarkt besitzt enorm viel Potential sich in einen höchst zentralen, lebendigen und nutzungsneutralen Stadtraum zu verwandeln.

Ziel

Mit wenigen aber präzisen gestalterischen Massnahmen wird der Fischmarkt umgestaltet und bildet mit der neuen Rathausstrasse einen weiteren qualitativ hochstehenden öffentlichen Raum im Herzen der Stadt Liestal.

Verkehr

Das Verkehrsregime wird nicht verändert. Die Durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr ist vom Mühleplatz über den Fischmarkt zur Mühlegasse weiterhin gewährleistet. Die Autoparkplätze werden neu angeordnet und von 35 Stück auf rund 20 reduziert. Die Anzahl der Fahrradparkplätze wird deutlich erhöht. Das Tempo wird auf 20Km/h (Begegnungszone) reduziert.



Gestaltungskonzept Altstadt Liestal



Ist-Zustand des Fischmarkts 2022,  
Der ruhende Verkehr prägt das Bild und besetzt den Raum.



Neugestaltete Rathausstrasse Liestal



Ist-Zustand Mühlegasse 2022



Liestal Fischmarkt in den 1950ern

## Gestaltungskonzept

Das Konzept der fragmentarisch noch vorhandenen historischen Vorplatzpflasterungen wird aufgegriffen. Vom Mühleplatz her werden auf beiden Seiten des Strassenzuges alle Fassaden mit einer Vorplatzpflasterung versehen. Die bestehenden Trottoirs werden (analog der Rathausstrasse) aufgehoben. Die Vorplatzpflasterung bei den Liegenschaften Fischmarkt 21-27 wird deutlich vergrössert, um dem Strassenrestaurant Platz zu bieten und gleichzeitig den Auftakt zum Fischmarkt durch eine optische Markierung zu entschleunigen.

## Die Mitte – des Fischmarkts

An der breitesten Stelle zwischen den Liegenschaften 20 und 7 wird das Zentrum des neuen Fischmarkts mit einer ovalen Bodenpflasterung markiert. Sie bildet mit einem ebenfalls ovalen Natursteinbrunnen die neue Mitte des Strassenplatzes. Ergänzt wird dieses Ensemble mit drei Bäumen, in deren Schatten sich runde, öffentliche Sitzbänke und die Aussenbestuhlung der angrenzenden Restaurants präsentieren. Drei weitere Bäume gliedern die Parkplätze vor den Liegenschaften 26 – 36 und leisten so ihren wertvollen Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas.

## Nutzungen

Mit wenigen Massnahmen wird der Fischmarkt von einem tristen Parkplatz zu einem lebendigen Stadtplatz mit hoher Aufenthaltsqualität transformiert. Der Verkehr (Anwohner:innen und Anlieferung) und auch das Passieren ist weiterhin jederzeit möglich. Gleichzeitig entsteht ein Stadtraum mit hoher Identität, welcher sich den Besucher:innen in 1001 Bespielungsmöglichkeiten präsentieren kann.



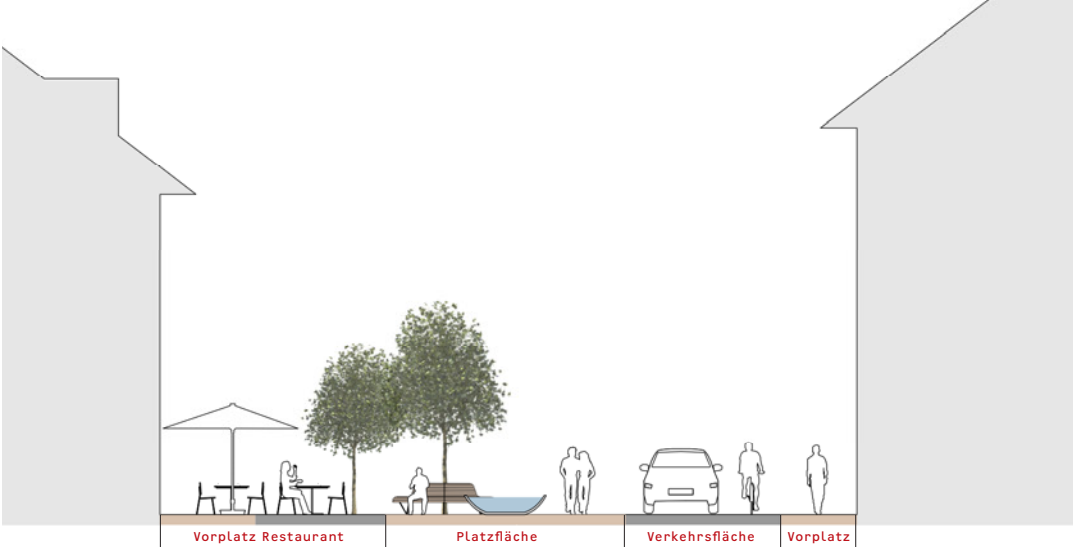
Fischmarkt Liestal, Ist-Zustand



Der neue Fischmarkt bietet Platz für Begegnungen und lädt zum Aufenthalt ein.



Schnitt AA, 1:200



Schnitt CC, 1:200



Schnitt BB, 1:200

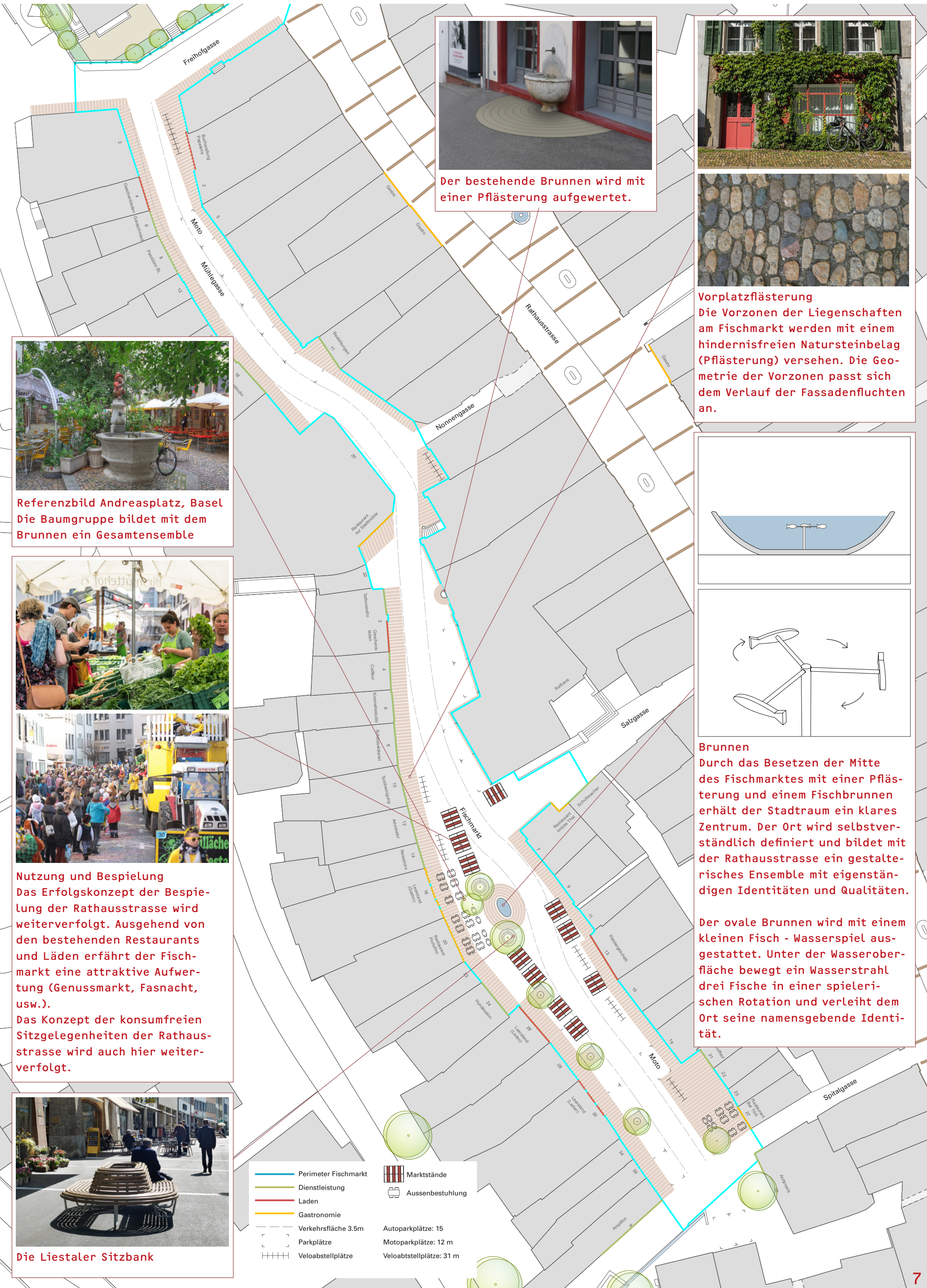


Fischmarkt Liestal, Ist-Zustand



Der neue Fischmarktplatz bietet viele Möglichkeiten für verschiedene Nutzungen, wie Märkte und Aussenbestuhlungen der Restaurants.

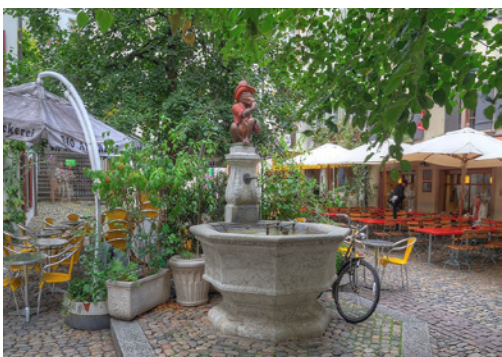




Der bestehende Brunnen wird mit einer Pflasterung aufgewertet.



**Vorplatzflasterung**  
Die Vorzonen der Liegenschaften am Fischmarkt werden mit einem hindernisfreien Natursteinbelag (Pflasterung) versehen. Die Geometrie der Vorzonen passt sich dem Verlauf der Fassadenfluchten an.



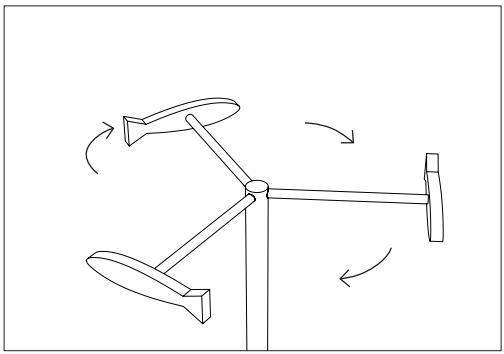
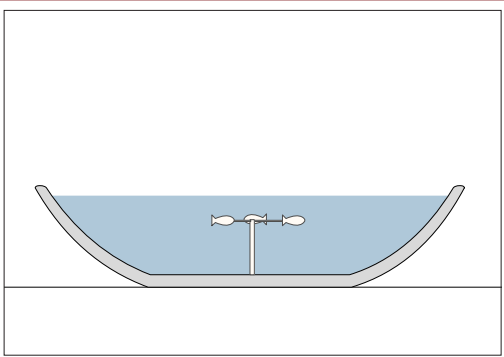
**Referenzbild Andreasplatz, Basel**  
Die Baumgruppe bildet mit dem Brunnen ein Gesamtensemble



**Nutzung und Besspielung**  
Das Erfolgskonzept der Besspielung der Rathausstrasse wird weiterverfolgt. Ausgehend von den bestehenden Restaurants und Läden erfährt der Fischmarkt eine attraktive Aufwertung (Genussmarkt, Fasnacht, usw.).  
Das Konzept der konsumfreien Sitzgelegenheiten der Rathausstrasse wird auch hier weiterverfolgt.



Die Liestaler Sitzbank



**Brunnen**  
Durch das Besetzen der Mitte des Fischmarktes mit einer Pflasterung und einem Fischbrunnen erhält der Stadtraum ein klares Zentrum. Der Ort wird selbstverständlich definiert und bildet mit der Rathausstrasse ein gestalterisches Ensemble mit eigenständigen Identitäten und Qualitäten.

Der ovale Brunnen wird mit einem kleinen Fisch - Wasserspiel ausgestattet. Unter der Wasseroberfläche bewegt ein Wasserstrahl drei Fische in einer spielerischen Rotation und verleiht dem Ort seine namensgebende Identität.

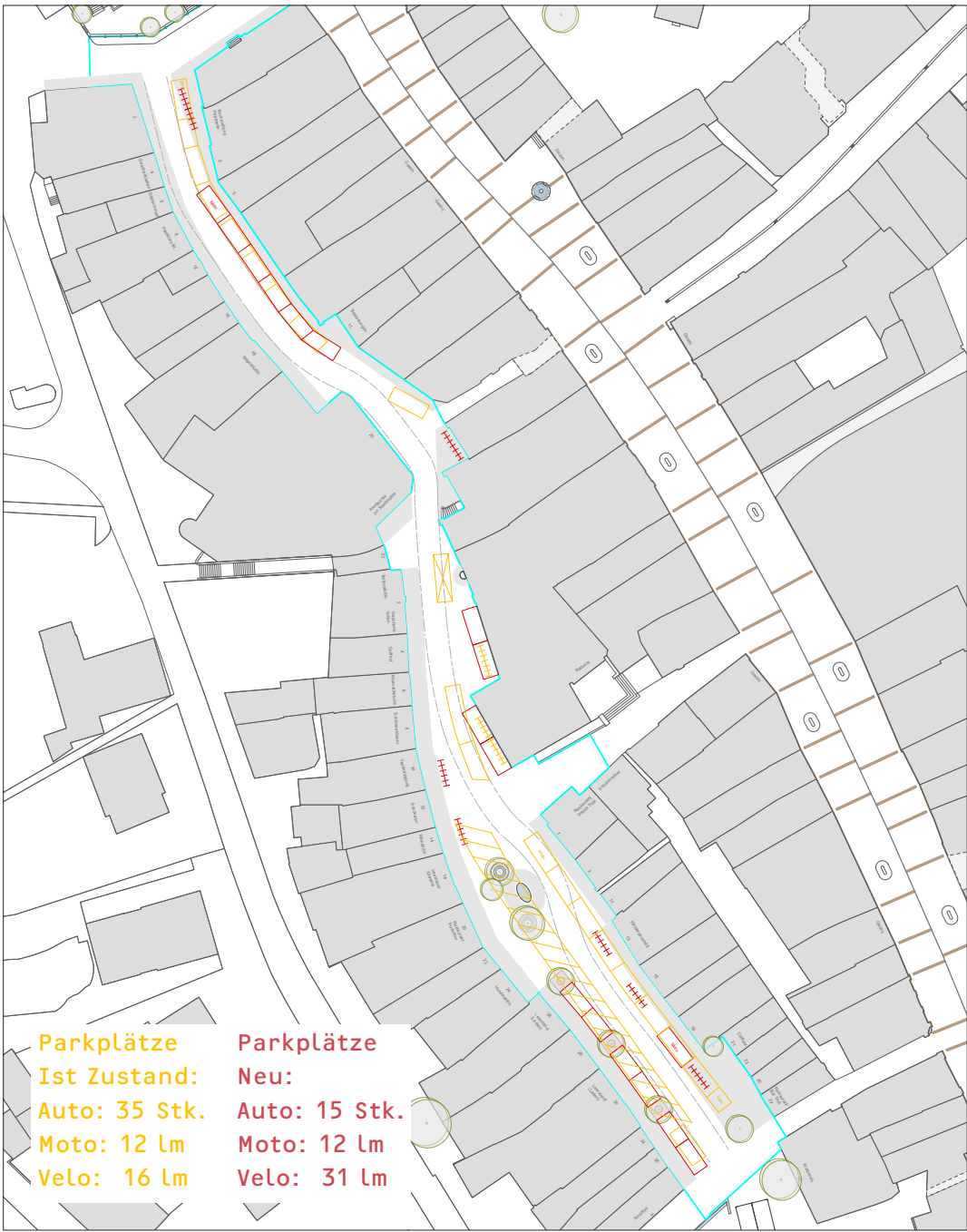
- |                      |                         |
|----------------------|-------------------------|
| Perimeter Fischmarkt | Marktstände             |
| Dienstleistung       | Aussenbestuhlung        |
| Laden                |                         |
| Gastronomie          |                         |
| Verkehrsfläche 3.5m  | Autoparkplätze: 15      |
| Parkplätze           | Motoparkplätze: 12 m    |
| Veloabstellplätze    | Veloabstellplätze: 31 m |

Mühlegasse

Das Konzept der beidseitigen Vorplatzpflasterung wird in der Mühlegasse fortgesetzt und um die Fassaden in die Freihofgasse verlängert. So entsteht ein einladender Eingang in die Mühlegasse. Die Trottoirs werden in der Mühlegasse und der Freihofgasse ebenfalls aufgehoben. Die eher abweisenden Rückfassaden am östlichen Strassenrand der Mühlegasse werden aufgewertet und bilden mit dem hoch frequentierten Passbüro einen neuen attraktiven Auftakt zur Altstadt von Liestal.



Mühlegasse Liestal, Ist-Zustand



Parkplätze Ist-Zustand und neu, im Vergleich



Der Eingang zur Mühlengasse wird offen und einladend gestaltet.



Gestaltungskonzept Fischmarkt

Fischmarkt Ist-Zustand

|              |                                                                                                                 |                  |           |         |
|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|-----------|---------|
| Format A3    | M 1:500                                                                                                         | Datum 22.08.2022 | gez. St+P | Plannr. |
| Auftraggeber | Stadt Liestal                                                                                                   |                  |           |         |
| Gestalter    | Stauffenegger + Partner AG Visuelle Gestaltung<br>Greifengasse 7, CH-4058 Basel, +41 61 693 02 10, www.st-st.ch |                  |           |         |

- Perimeter Fischmarkt
  - Dienstleistung
  - Laden
  - Gastronomie
- Anzahl Parkplätze: 35

Variante 1 Platzfläche Aufgespannt klein

Eine Natursteinfläche wird über die zentrale Fläche des Fischmarktes aufgespannt. Ein Brunnen und vier Bäume besetzen die Mitte. Alle Liegenschaften erhalten eine Vorplatzpflasterung.

+ die Fläche, das Zentrum wir klar definiert, der MIV wird entschleunigt, die Bäume wirken belebend

- die Verkehrsführung ist nicht intuitiv, die Parkplätze sind gegen den natürlichen Fluss ausgerichtet, die lineare Ausrichtung der Bäume wirkt zu technisch, durch das Überfahren der Pflasterung entsteht Lärm, die Kosten für die Pflasterung sind zu hoch.

Variante 2 Platzfläche Aufgespannt Gross

Die Natursteinfläche wird über die zentrale Fläche des Fischmarktes bis zum Gebäudeversatz der Liegenschaft 19 aufgespannt. Auf eine Vorplatzpflasterung der Liegenschaften wird verzichtet.

+ der MIV wird entschleunigt, die Bäume wirken belebend, vor allem das Weiterziehen der Bäume bis zur Spitalgasse fasst den Raum des Stadtplatzes.

- die Verkehrsführung ist nicht intuitiv, durch das Überfahren der Pflasterung entsteht Lärm, die Kosten für die Pflasterung sind zu hoch.

Variante 3 Platzfläche Aufgespannt ohne Bäume

Eine Natursteinfläche wird über die zentrale Fläche des Fischmarktes aufgespannt. Eine ovale Pflasterung besetzt mit einem Brunnen die Mitte des Fischmarktes. Auf einen Bepflanzung wird verzichtet.

+ der MIV wird entschleunigt, die Mitte des Platzes wird mit der Pflasterung betont und mit dem Brunnen belebt.

- die Verkehrsführung ist nicht intuitiv, durch das Überfahren der Pflasterung entsteht Lärm, die Kosten für die Pflasterung sind zu hoch, ohne natürliche Schattenspender wird die Nutzung in den Sommermonaten schwierig.



Variante 1



Variante 2



Variante 3









**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

|                                                           |           |
|-----------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Inhalt.....</b>                                        | <b>2</b>  |
| <b>1. Ausgangslage / Auftrag .....</b>                    | <b>3</b>  |
| 1.1. Einleitung .....                                     | 3         |
| 1.2. Auftrag.....                                         | 3         |
| 1.3. Planungsgrundlagen .....                             | 4         |
| <b>2. Ausgangslage.....</b>                               | <b>5</b>  |
| 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        |
| <b>3. Zielsetzungen .....</b>                             | <b>22</b> |
| <b>4. Umsetzung Verkehrskonzept in Etappen.....</b>       | <b>23</b> |
| 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 Verkehrerschliessung, 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-Centrums 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. Etliche 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».

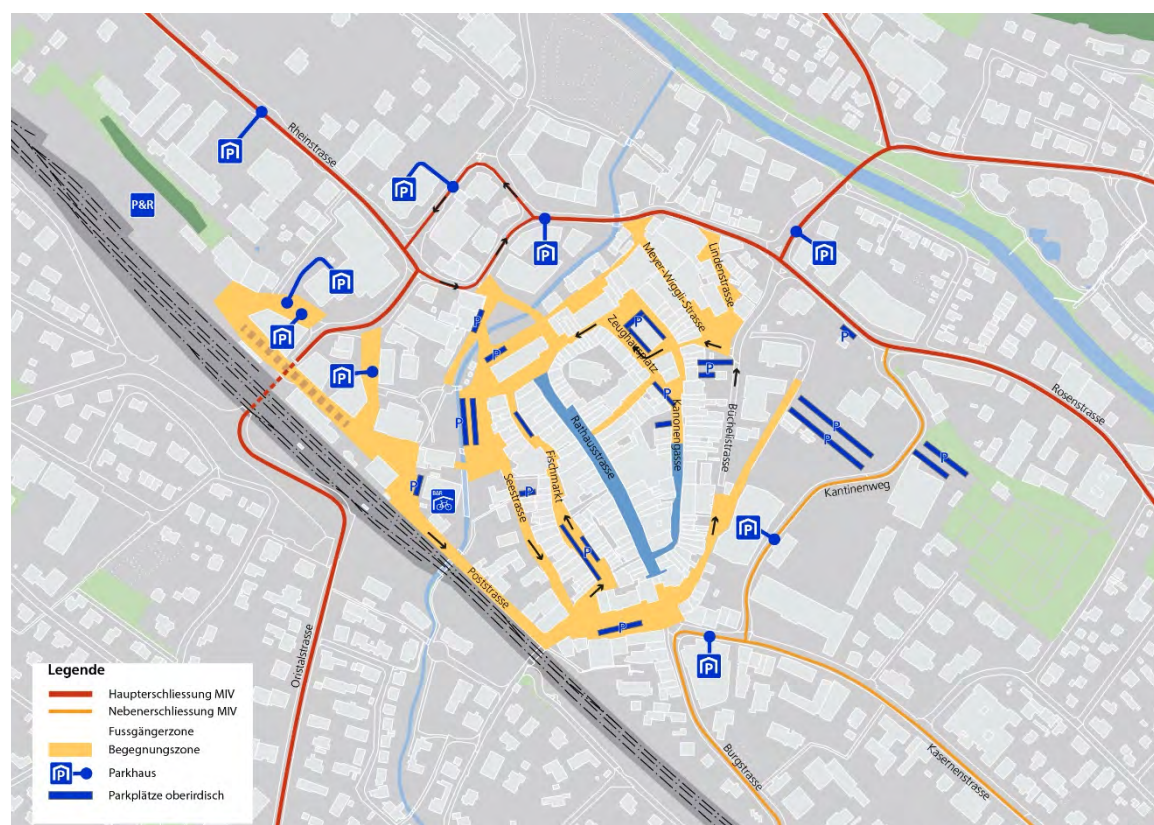


Abbildung 1: Verkehrsführung, Parkierung und Einbahnregime Altstadt, Bestand

## 2.2. öV-Erschliessung

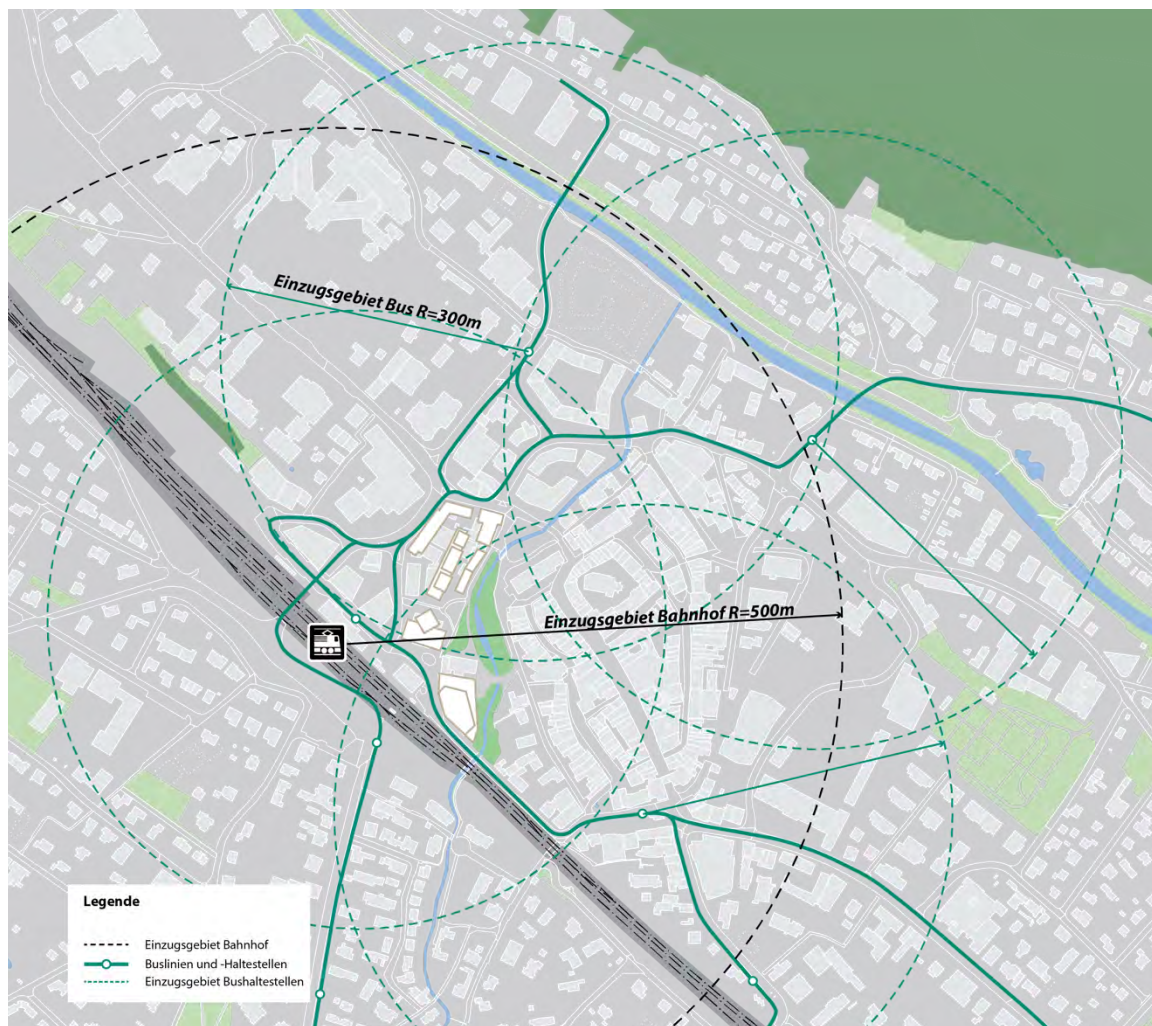


Abbildung 2 : Einzugsgebiete der öV Haltestellen

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

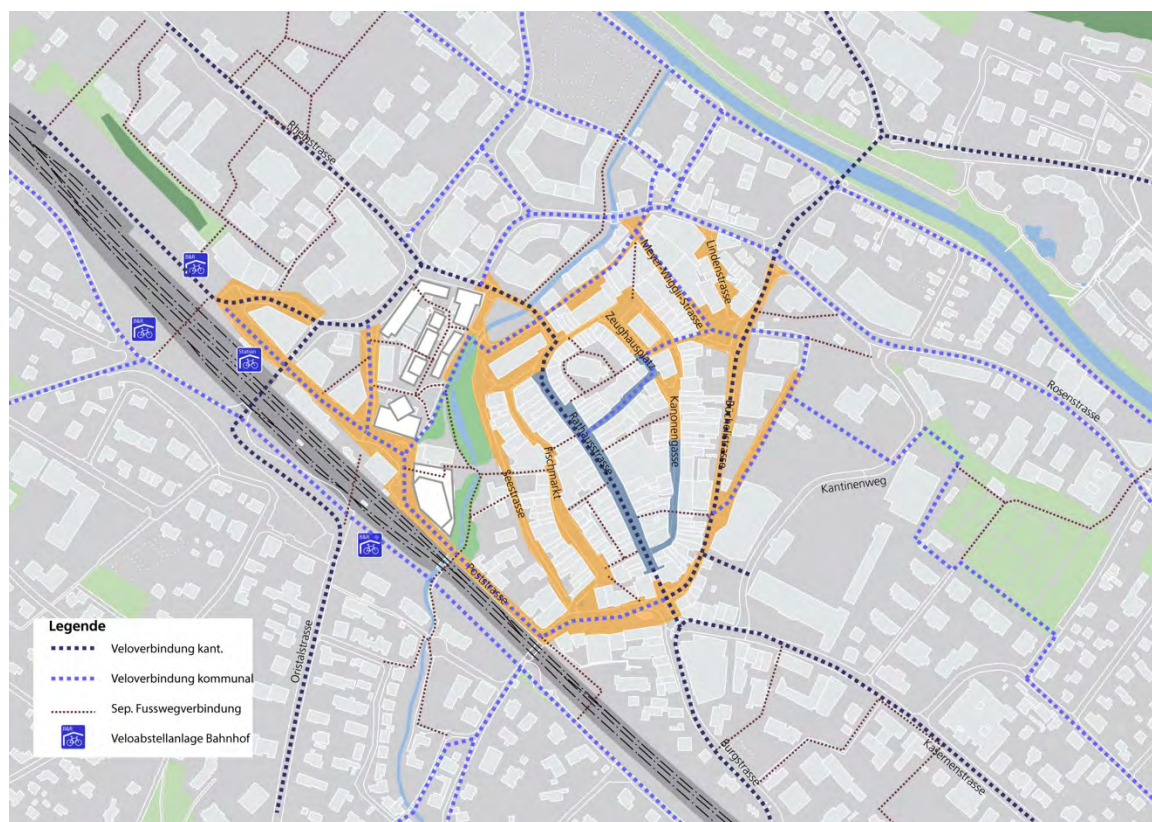


Abbildung 3 : Bestehende und geplante Fuss- und Velowegverbindungen

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



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.

<sup>1</sup> 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 Rebasse. 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: Grenzgeschwindigkeit für die ersten 85 Prozent der Fahrzeuge

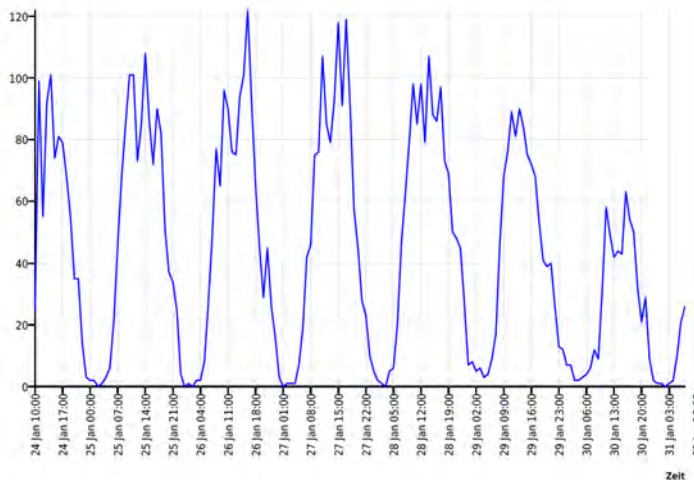


Abbildung 6: Ganglinie Seestrasse, Verkehrsmessung zwischen 24.1. bis 31.1.2022.

### 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 Parkplätzen 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, ca. 250 Durchfahrten/Tag  
davon 50 % Abfluss Richtung Wasserturm

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:

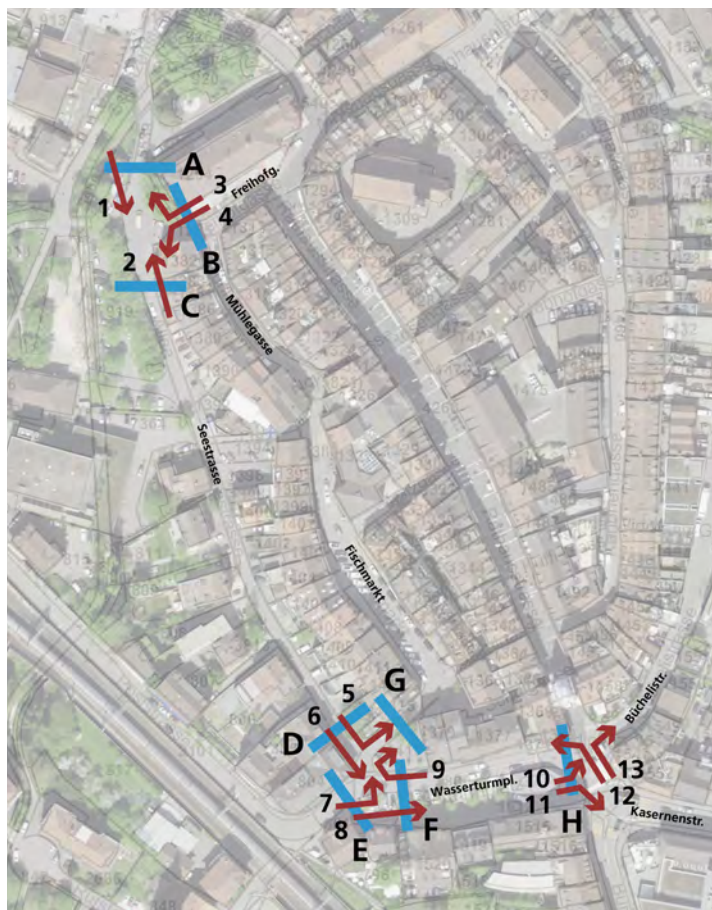
Die Seestrasse und Fischmarkt / Mühlegasse sind in etwa mit einer gleichen Verkehrsmenge belastet. Das bestehende Einbahnregime teilt die Ströme auf zwei gleich starke Äste auf. Die Verkehrsmengen sind mit jeweils 1'000 Fzg / Tag im Tages- und Wochenverlauf recht ausgeglichen. Allerdings hat der kleinere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

### Nummerenerhebung Seestrasse / Wasserturmplatz

Das Verkehrsgeschehen im Gebiet zwischen Wasserturmplatz und Seestrasse wurde im Rahmen einer Verkehrszählung ermittelt. Die Verkehrszählungen 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 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. Büchelstr.
- 11) Wasserturmplatz n. Kasernenstr.
- 12) Wasserturmplatz v. Kasernenstr.
- 13) Wasserturmplatz n. Büchelstr.

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



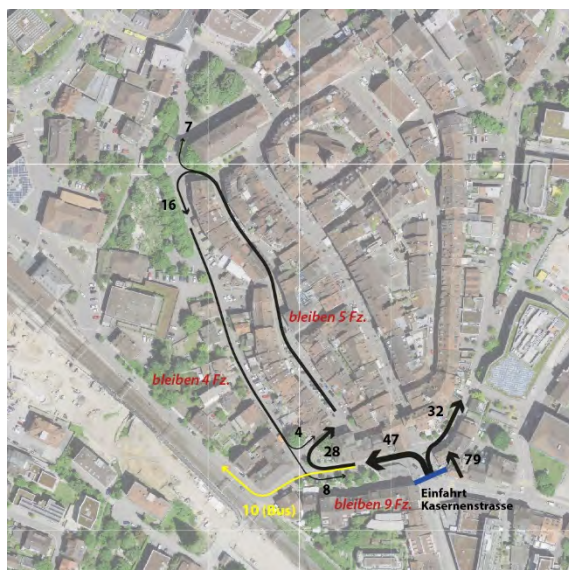
Abbildung 8 : Verkehrsbeziehung aus der Seestrasse

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

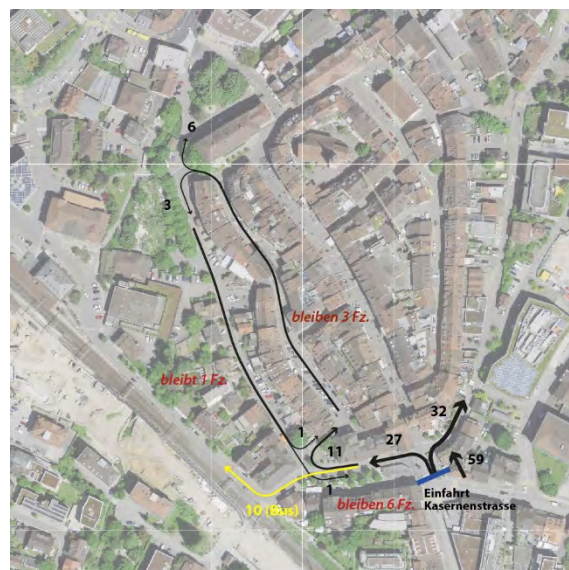


Abbildung 9 : Verkehrsbeziehungen aus der Kasernenstrasse

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 Bahnhofgebietes. 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 Orisbachs 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 Jugendcafé 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

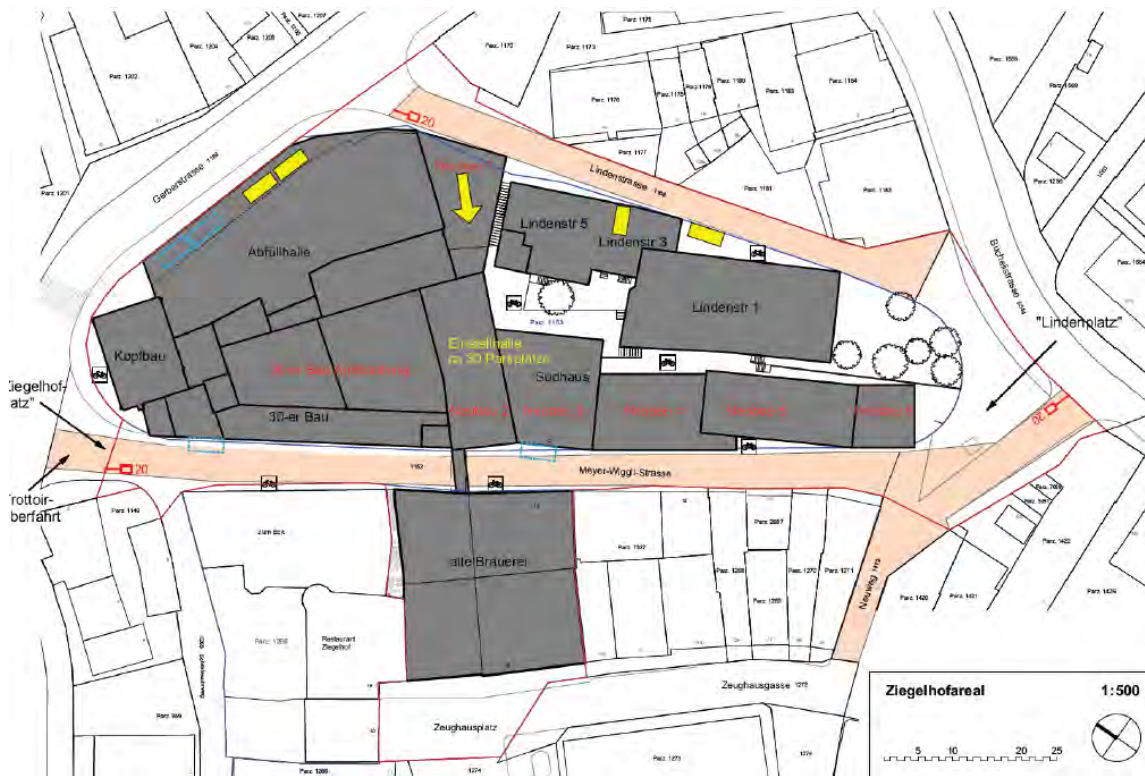


Abbildung 15 : Funktion Meyer Wiggli-Strasse und Lindenplatz

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.

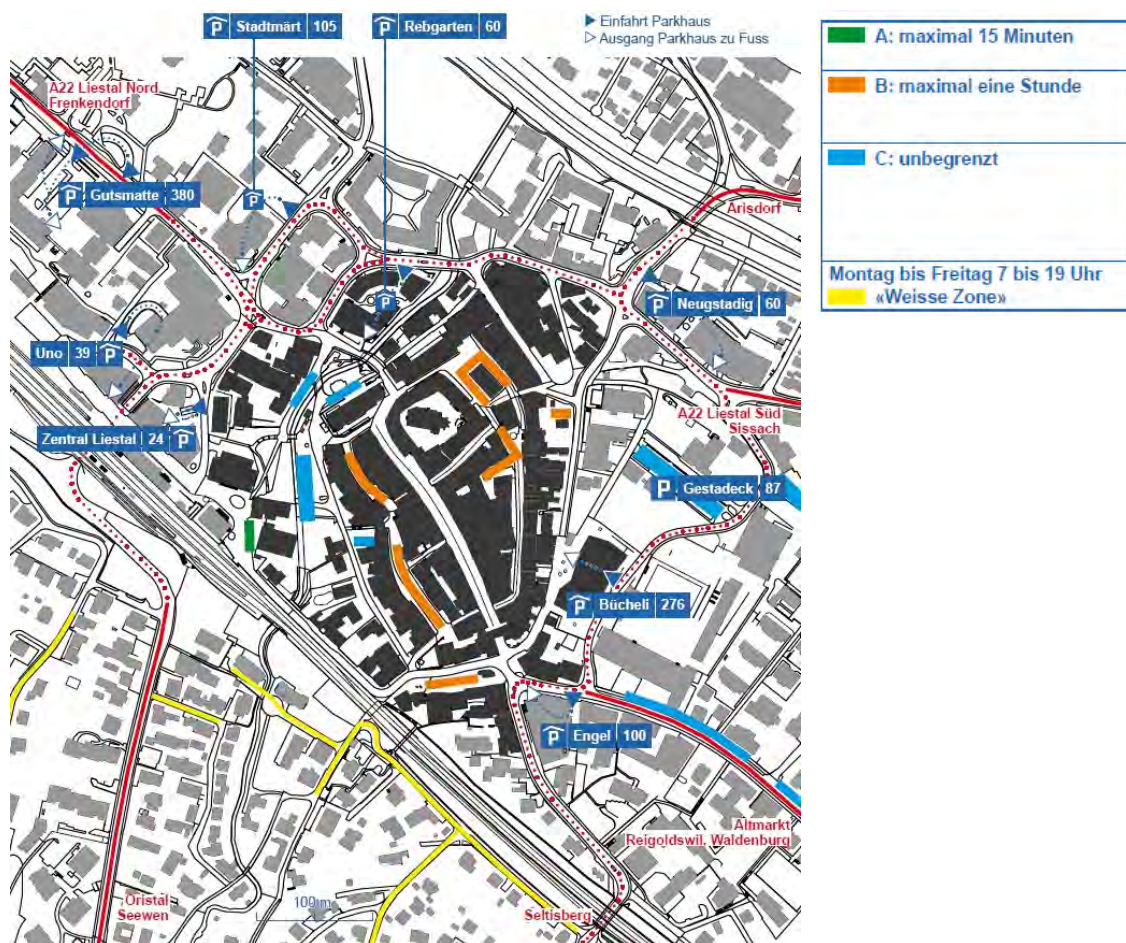


Abbildung 16 : Gesamtübersicht Umsetzung neues Parkplatzkonzept Stadt Liestal, Stand 16. Mai 2022

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.



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 dieses 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 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        |                                                                                                                                                                      |
| <b>Total</b>             | <b>63</b> | <b>80</b> |                                                                                                                                                                      |

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

## Verkehrsumlagerungen (Etappe 1)

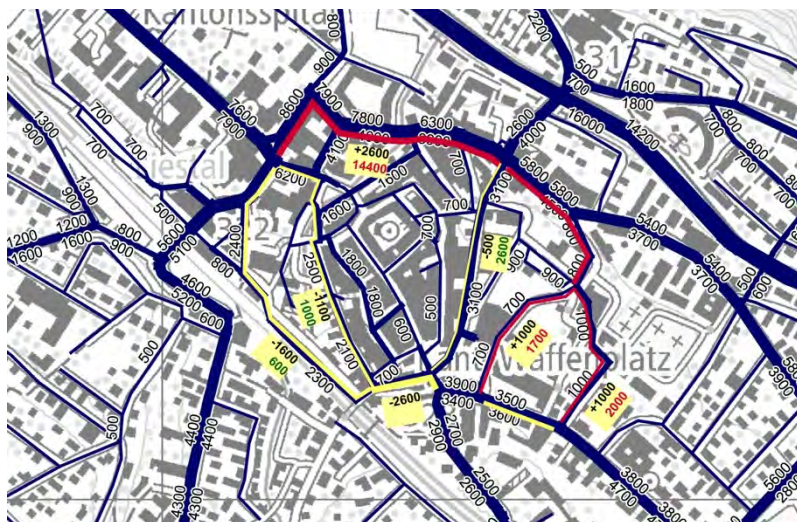
Mit Umsetzung der ersten Etappe soll der kleinräumige Durchgangsverkehr in der Altstadt, dem Postplatz und der Seestrasse auf das übergeordnete Strassennetz verlagert werden. Dies führt zu einer Mehrbelastung auf den Hauptstrassen. Diese Verkehrsverlagerungen werden nachfolgend auf Basis der in zwei 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   |
| Bücheli-strasse | 3'100     |                             | 50 % <sup>2</sup> | - 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 Büchelistrasse wegfallen würde. Die hier aufgezeigte Verkehrsverlagerung von 2'600 Fzg / Tg. auf die Rebasse / 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

<sup>2</sup> 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:

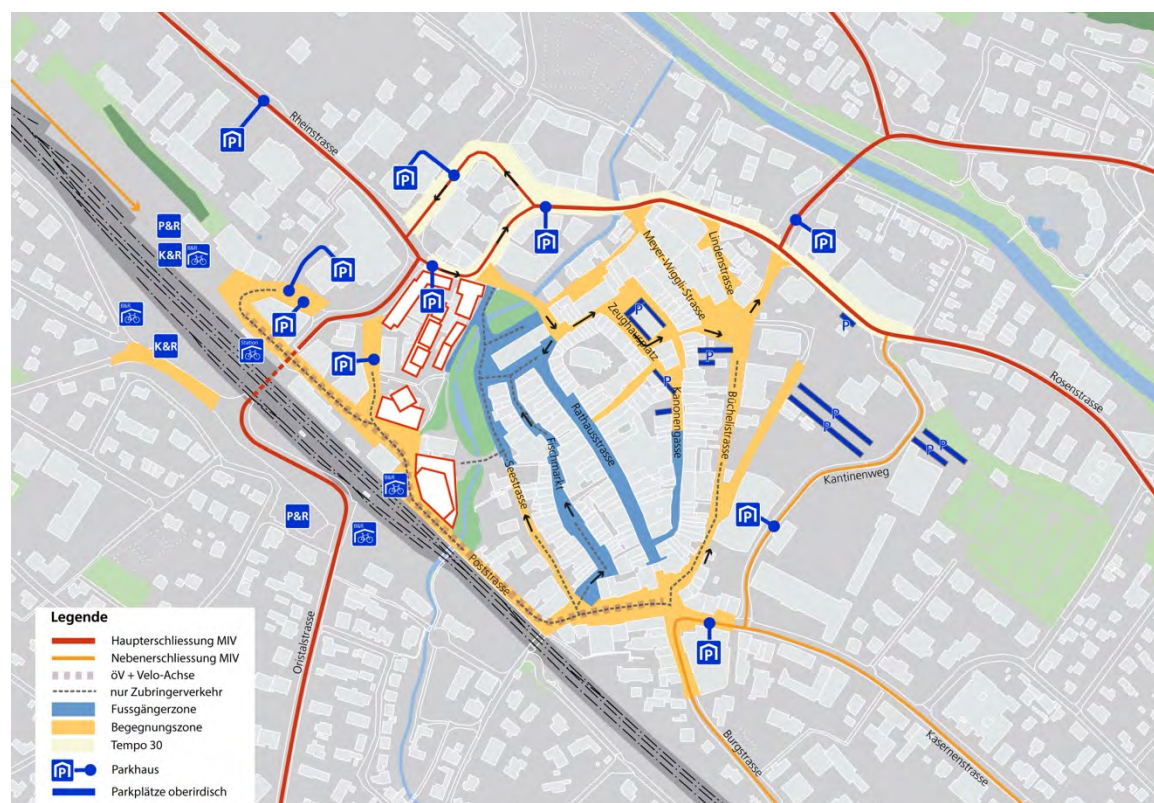


Abbildung 19: Verkehrsführung Stadtkern, Etappe 2

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 | Mit der Realisierung einer Fussgängerzone auf dem Fischmarkt / Mühlegasse würden (inkl. Wasserturmplatz) 48 Parkplätze entfallen. |
|-----------------|-----------|----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Fischmarkt      | 31        | 0        |                                                                                                                                   |
| Mühlegasse      | 8         | 0        |                                                                                                                                   |
| Wasserturmplatz | 9         | 0        |                                                                                                                                   |
| <b>Total</b>    | <b>48</b> | <b>0</b> |                                                                                                                                   |

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

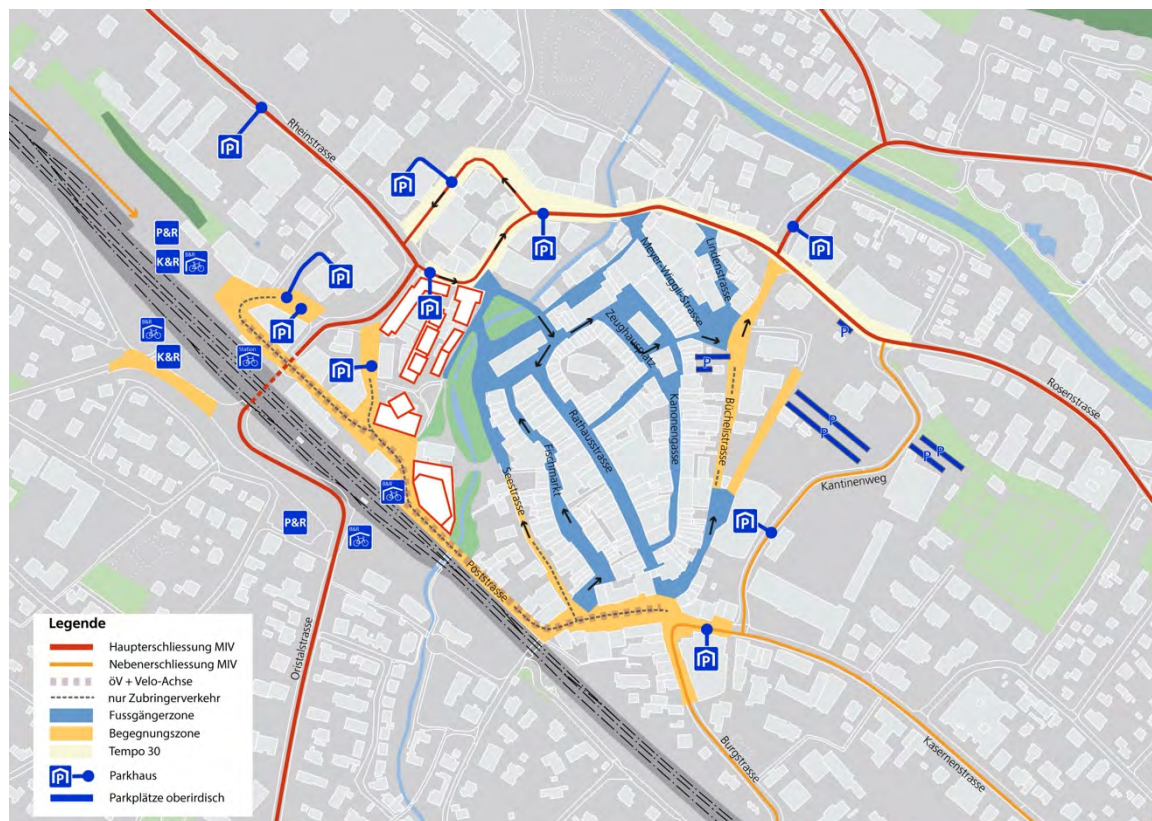


Abbildung 20: Verkehrsführung Stadtkern, Etappe 3

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 Kantonengasse 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, Kantonengasse;
- Voraussetzung für räumliche Aufwertung der betroffenen Gassen – mehr Platz für Aussengastronomie, Geschäftsauslagen und Veranstaltungen;
- Mit Umsetzung der dritten Etappe kann der gesamte Durchgangs- und Parksuchverkehr aus der gesamten Altstadt entfernt werden.

| <b>Parkplatz</b> | <b>Bestand</b> | <b>Etappe 3</b> |
|------------------|----------------|-----------------|
| Zeughausplatz    | 18             | 0               |
| Kanonengasse     | 11             | 0               |
| Büchelistrasse   | 20             | 20              |
| <b>Total</b>     | <b>49</b>      | <b>20</b>       |

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.

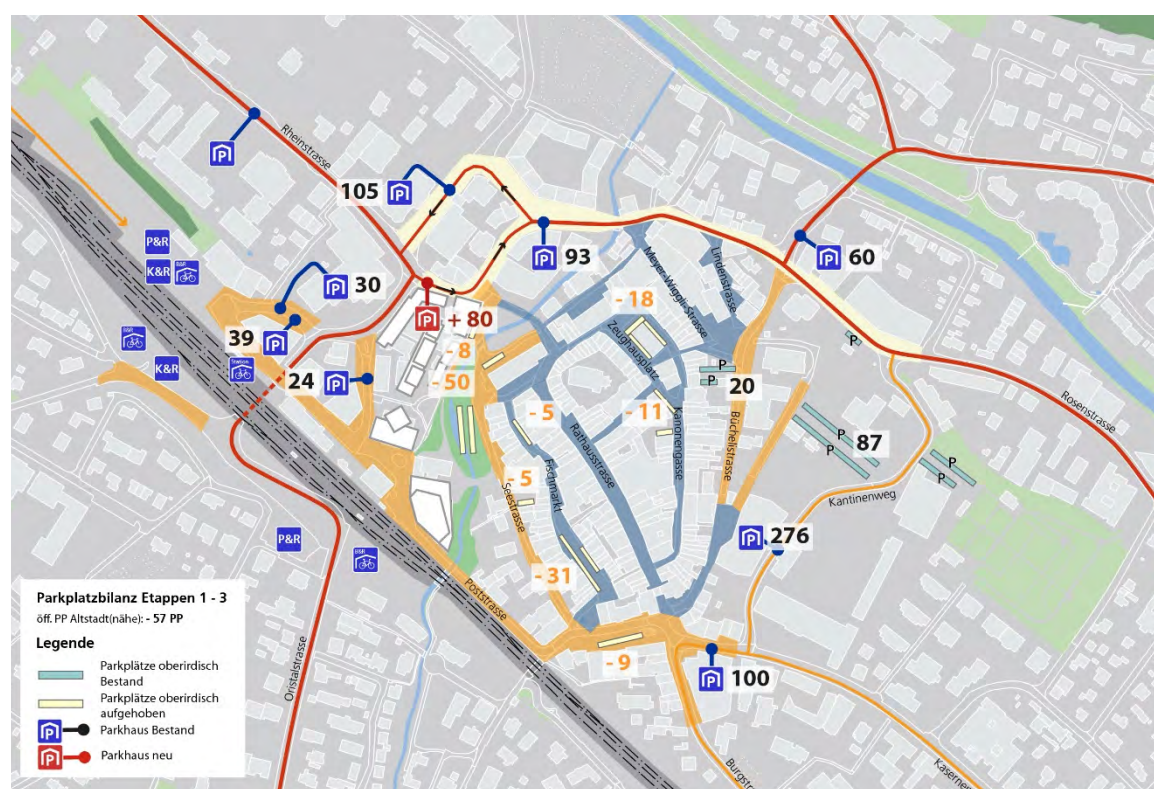
**Gesamtbilanz Parkierung:**

Abbildung 21 : Gesamtbilanz Parkierung

| Parkplatz                | Bestand    | Differenz<br>Etappe 1 | Differenz<br>Etappe 2 | Differenz<br>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          |
| <b>Total</b>             | <b>971</b> | <b>+ 17</b>           | <b>-45</b>            | <b>- 29</b>           | <b>914</b> |

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 |