



Nichtformulierte Volksinitiative «Für eine verbesserte Sichternstrasse beim Bahnhof»

Kurzinformation

Das Initiativkomitee «Für eine verbesserte Sichternstrasse beim Bahnhof» hat die nichtformulierte Volksinitiative «Für eine verbesserte Sichternstrasse beim Bahnhof» lanciert. Nachdem mit Verfügung der Stadtverwaltung vom 29. Januar 2025 die Vorprüfung vorgenommen und nach Einreichung der Initiative mit den erforderlichen Unterschriften am 17. Juni 2025 mit Verfügung der Stadtverwaltung vom 18. Juni 2025 das Zustandekommen bestätigt wurde, ist nunmehr die Rechtsgültigkeitsprüfung vorzunehmen, welche vom Einwohnerrat auf Antrag des Stadtrats beschlossen wird. Die Initiative erfüllt die gesetzlichen Voraussetzungen und kann für gültig erklärt werden.

Der Stadtrat kommt zum Schluss, dass eine Annahme der Initiative nicht opportun ist. Die Risiken für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden würden steigen, schon nur weil eine Erhöhung des Tempos auf 30 eingeführt werden müsste. Hinzu kommt, dass die angedachten Massnahmen Kosten von mindestens CHF 300'000.-- zur Folge hätten (Schätzung der Initianten). Für den Stadtrat hat die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden höchste Priorität und er hat in Aussicht gestellt, die Begegnungszone nach einem Jahr seit Inbetriebnahme zu evaluieren. Die Einschätzung ist zwischenzeitlich erfolgt. Die Kantonspolizei wurde ebenfalls zu einer Stellungnahme eingeladen. Die Kantonspolizei sieht «bezüglich der Wirksamkeit der heutigen Begegnungszone keine massgebenden Probleme».

Das Ergebnis der Evaluation zeigt zwei Möglichkeiten zur Optimierung. Der Stadtrat hat die Umsetzung bereits veranlasst. Dabei handelt es sich um die Entschärfung der Schwelle beim oberen Eingangstor sowie um eine farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche (FGSO) im Bereich der Verzweigung Sichternstrasse / Wiedenhubstrasse. Die Massnahmen tragen aus Sicht des Stadtrats der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden deutlich besser Rechnung als der geforderte Rückbau der Begegnungszone in eine Tempo-30-Zone.

Die Kantonspolizei erwähnt in ihrer Stellungnahme: «*Bezüglich der Verkehrssicherheit kann festgehalten werden, dass aufgrund des tieferen Geschwindigkeitsniveau in einer Begegnungszone (gegenüber einer Tempo-30-Zone) u.a. das Risiko betreffend die Schwere eines Verkehrsunfalls nochmals abnimmt. Zudem gewährt auch ein Fussgängerstreifen keine absolute Sicherheit, wird mit diesem doch lediglich der Vortritt geregelt.*»

Der Stadtrat empfiehlt daher, die Initiative «Für eine verbesserte Sichertnstrasse beim Bahnhof» ohne Gegenvorschlag abzulehnen.

Anträge

1. Der Einwohnerrat erklärt die nichtformulierte Initiative «Für eine verbesserte Sichertnstrasse beim Bahnhof» für rechtsgültig.
2. Der Einwohnerrat lehnt die nichtformulierte Initiative «Für eine verbesserte Sichertnstrasse beim Bahnhof» ab.

Liestal, 9. September 2025

Für den Stadtrat Liestal

Der Stadtpräsident

Daniel Spinnler

Der Stadtverwalter

Cemi Thoma

DETAILINFORMATIONEN

1. Ausgangslage / Rechtsgrundlage

Initiative, Arbeitsgruppe und Initiativtext

Am 17. Juni 2025 reichte das Initiativkomitee «Für eine verbesserte Sichternstrasse» beim Bahnhof» mit 525 gültigen von total 548 eingereichten Unterschriften die nichtformulierte Gemeindeinitiative «Für eine verbesserte Sichternstrasse beim Bahnhof» ein. Nach der Einreichung wurde die Rechtsgültigkeit überprüft und die Einwohnerratsvorlage erstellt.

Die Initiative hat folgenden Wortlaut: (Hervorhebung schwarz im Original)

Initiativkomitee «Für eine verbesserte Sichternstrasse»

Nichtformulierte Gemeindeinitiative "Für eine verbesserte Sichternstrasse beim Bahnhof"
Die neue Verkehrssituation auf der Sichternstrasse bei Bahnhof hat sich nicht bewährt. Die untere Fahrbahnverengung verursacht unnötigen Stau. Die obere Fahrbahnverengung drängt den bergwärts Fahrenden Verkehr auf das intensiv genutzte Trottoir. Dies wird besonders zu Stosszeiten gefährlich, und die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler ist nicht gewährleistet. Zudem ist die Sicherheit der Kindergartenkinder gefährdet, da die Begegnungszone keine Fussgängerstreifen erlaubt. Somit wissen die Kinder nicht, ob und wo sie die Strasse überqueren dürfen. Daher ist die Sichternstrasse baulich zu verbessern: für mehr Sicherheit für die Kinder und die Schülerinnen und Schüler sowie für einen reibungslosen Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmenden.

Die unterzeichnenden, in der Stadt Liestal stimmberechtigten Personen, stellen, gestützt auf § 122 Absatz 1 Buchstabe b des Gemeindegesetzes, das folgende, nichtformulierte Gemeinde-Initiativ-Begehren:

«Der Einwohnerrat Liestal beschliesst eine Ausgabe von über CHF 300'000 für die bauliche Aufhebung der Fahrbahnverengungen auf der Sichternstrasse im Bereich des Bahnhofs, für den Rückbau der Fahrbahnschwelle sowie für die Verbreiterung des oberen Trottoirs in diesem Bereich und lädt den Stadtrat ein, den Bereich für die Kinder und die übrigen Fussgängerinnen und Fussgänger mit einem Fussgängerstreifen sicher zu machen.»

Rechtsgültigkeitsprüfung

10% der Stimmberechtigten können gemäss § 122 Abs. 1 Gemeindegesetz (GemG, SGS 180) das formulierte oder nichtformulierte Begehren auf Erlass, Änderung oder Aufhebung von Gemeindeordnungs- oder von Gemeindereglementsbestimmungen stellen (lit. a) oder das nichtformulierte Begehren auf einen Beschluss des Einwohnerrates stellen, sofern der Gegenstand in dessen Zuständigkeit fällt und referendumsfähig ist (lit. b). Die Ausübung der politischen Rechte unterliegt gewissen Schranken. Entsprechend bestimmt § 29 Abs. 1 Kantonsverfassung (KV, SGS 100) dass unmögliche oder offensichtlich rechtswidrige Initiativen für ungültig erklärt werden. Die Voraussetzungen für die Gültigkeitsprüfung ergeben in Bezug auf Initiativen in der Gemeinde sich somit zum einen aus § 122 Abs. 1 GemG («sofern der Gegenstand in die Zuständigkeit des Einwohnerrats fällt und referendumsfähig ist»). Zum anderen gemäss § 82 des Gesetzes über die politischen Rechte (GpR, SGS 120) aus § 68 GpR

(«einheitlicher Regelungsbereich»; Einheit der Form und Materie) und § 78 Abs. 2 GpR («unmögliche oder offensichtlich rechtswidrige Begehren»).

Im Rahmen der Prüfung der Konformität von Initiativen mit höherstufigem Recht sind der bundesgerichtlichen Praxis folgende Grundsätze zu entnehmen: Ausgehend von den anerkannten Interpretationsgrundsätzen ist bei der Auslegung eines Initiativtextes massgeblich, wie der vorgeschlagene Erlass bei den Stimmberechtigten und späteren Adressaten desselben vernünftigerweise verstanden werden muss. Fraglich ist, wie weit auf den Initiativtext für sich allein abzustellen bzw. wie weit für dessen Interpretation auf die Begründung der Initianten zurückzugreifen ist (vgl. BGer 1C_127/2013 vom 28. August 2013 E. 7; ACHERMANN, Die politischen Rechte, in: Jenny et al. [Hrsg.], Staats- und Verwaltungsrecht des Kantons Basel-Landschaft II, Liestal 1998, S. 127). Zur Förderung der Rechtssicherheit wird in der neueren Lehre postuliert, vom Wortlaut der Initiative auszugehen und nicht auf den subjektiven Willen der Initianten abzustellen (vgl. BIAGGINI, «Dieses Versprechen kann die Initiative nicht halten» - und was daraus für die Beurteilung der Gültigkeit folgt, Schweizerisches Zentralblatt für Staats- und Verwaltungsrecht [ZBL], Band 122, S. 102) (vgl. zum Ganzen KGE VV vom 6. April 2022 [810 21 110] E. 8.1). Ein Volksbegehren ist unmöglich, wenn das/die damit verfolgte/n Anliegen tatsächlich nicht durchführbar ist/sind. Unmöglich in diesem Sinne wäre, um ein Beispiel zu nennen, ein Begehren, welches (etwa aus verfahrenstechnischen Gründen) nicht in- nert des von der Initiative selbst vorgegebenen Zeitrahmens umgesetzt werden kann (und in einem späteren Zeitpunkt sinnlos oder aber hinfällig wäre) oder die ursprüngliche Zielsetzung (aus welchen Gründen auch immer) nicht erreichbar ist. Durchführbar sind demgegenüber grundsätzlich auch Initiativen, die den Behörden unstatthaft, unzumutbar oder unvernünftig erscheinen, ebenso jene, die hohe Ausgaben oder administrative Unannehmlichkeiten zur Folge haben (AUER, in: Jaag, et al., Kommentar GpR ZH, Zürich 2017, § 148 N 33).

Bei der Beurteilung der Gültigkeit von Initiativbegehren ist auch der Verfassungsgrundsatz «in dubio pro populo» («im Zweifel für das Volk») zu berücksichtigen. Danach ist im Zweifelsfall, d.h. bei unklarer und umstrittener Gesetzeslage, jenes Auslegungsergebnis als richtig anzusehen, dass die Anwendung des Volksrechts (am besten) ermöglicht (vgl. KGE VV vom 24. Januar 2018 [810 17 286] E. 5.8.1). Zudem genügt die blosser Rechtswidrigkeit nicht, um eine Initiative als ungültig zu erklären, sondern es bedarf einer augenscheinlichen, sichtbaren und damit sofort erkennbaren Rechtswidrigkeit (vgl. KGE VV vom 24. Januar 2018 [810 17 286] E. 5.6.2). Mit dem qualifizierenden Erfordernis, wonach sich die Ungültigerklärung auf «offensichtlich rechtswidrige» Initiativen beschränken soll, hat der Verfassungsgeber zum Ausdruck gebracht, dass das Recht der Stimmbürger, über Volksbegehren abzustimmen, nur in dem Ausmass beschnitten werden darf, als das politische Entscheidungsverfahren mit Sicherheit dazu dienen wird, ein verfassungs- oder bundesrechtswidriges Gesetz entstehen zu lassen (vgl. Basellandschaftliche Verwaltungsgerichtsentscheide [BLVGE] 1990 S. 26; ACHERMANN, a.a.O., S. 125; vgl. im Übrigen E. 10.1 f. hiernach).

Da vorliegend keine Revision von Gemeindeordnungs- oder von Gemeindereglementsbestimmungen beantragt wird, sondern die Initiative auf einen Beschluss des Einwohnerrats abzielt, haben die Initianten die Initiative als nichtformuliertes Begehren eingereicht, obwohl das Anliegen relativ klar formuliert wurde. Mit dem nichtformulierten Begehren wird dem Einwohner- rat beantragt, im Sinne des Begehrens zu beschliessen (§ 122 Abs. 4 GemG). Einheit der Form und Materie sind vorliegend gewahrt und das Begehren ist weder unmöglich noch offensichtlich rechtswidrig. Dem Anliegen der nichtformulierten Initiative könnte man mit einer Sondervorlage Rechnung tragen, womit das Geschäft in die Zuständigkeit des Einwohnerrats fallen würde (§ 47 Abs. 1 Ziff. 7 GemG) und referendumsfähig wäre (§ 49 GemG).

Daraus ergibt sich, dass der Einwohnerrat die nichtformulierte Gemeindeinitiative «Für eine verbesserte Sichterstrasse beim Bahnhof» für rechtsgültig erklären kann.

Sachprüfung/Allgemeines

Gleichzeitig mit der Rechtsgültigkeit oder in der Folge muss der Einwohnerrat entscheiden, ob der Initiative zugestimmt oder ob diese abgelehnt wird.

- Formulierte und nichtformulierte Begehren unterliegen der Urnenabstimmung nicht, wenn ihnen der Einwohnerrat Folge gibt. Vorbehalten bleiben das obligatorische und das fakultative Referendum (§ 123 Abs. 1 GemG). Wird der Initiative zugestimmt, muss ihr Folge geleistet werden. Dies würde vorliegend bedeuten, dass mit der Zustimmung der Vorlage durch den Einwohnerrat vom Stadtrat eine Vorlage im Sinne der Initiative zuhanden des Einwohnerrats ausgearbeitet werden müsste. Der Einwohnerrat würde damit allerdings nicht dem in der Initiative sehr konkret formulierten Begehren zustimmen.
- Begehren, die der Einwohnerrat in der Sache ablehnt, sind innert 1 Jahr seit Einreichung der Urnenabstimmung zu unterstellen. Der Einwohnerrat kann jedem Begehren einen Gegenvorschlag gegenüberstellen (§123 Abs. 2 GemG). Dabei handelt es sich um einen direkten Gegenvorschlag im Sinne einer Vorlage, die dem Initiativtext direkt gegenübergestellt wird. Die Stimmberechtigten haben dann die Wahl zwischen Initiative oder Gegenvorschlag (vgl. MESCHBERGER, Politische Rechte, in: Voggensperger/Ziltener [Hrsg.], Handbuch des Gemeinderechts, Liestal 2018, S. 194). Ein indirekter Gegenvorschlag ist demgegenüber eine Gesetzesänderung, die zwar im Zusammenhang mit der Initiative steht, aber nicht direkt mit ihr abgestimmt wird. Der indirekte Gegenvorschlag tritt in Kraft, wenn die Initiative abgelehnt oder zurückgezogen wird.

Das GemG sieht eine Frist von 1 Jahr für die Umsetzung bei Zustimmung durch das Volk vor. Der Beginn der Frist ist nicht geregelt. Zudem fehlt auch eine Frist für die Umsetzung bei Zustimmung durch den Einwohnerrat. Deshalb gelangt das GpR sinngemäss zur Anwendung (§ 82 Abs. 1). Im GpR ist die «entsprechende» Frist in § 78 Abs. 4 GpR geregelt. Diese beginnt gemäss Praxis ab Zustimmung (entweder durch das Volk oder durch den Landrat) zu laufen. Wird diese Bestimmung im GpR nun sinngemäss i.V.m. § 123 Abs. 3 GemG angewendet, heisst das, dass die Initiative 1 Jahr nach Zustimmung (entweder durch den Einwohnerrat oder durch das Volk) umgesetzt werden sollte. Der Zeitpunkt der Zustimmung durch das Volk ist die Urnenabstimmung. Für den Zeitpunkt der Zustimmung (oder Ablehnung) durch den Einwohnerrat gibt es weder im GemG noch im GpR eine Frist. Diese lässt sich aber daraus ableiten, dass bei Ablehnung gemäss § 123 Abs. 2 GemG innert 1 Jahr seit der Einreichung die Urnenabstimmung stattfinden muss. Die Planung dieser Abstimmung erfordert Zeit, die einberechnet werden muss. Der Entscheid für die Zustimmung oder Ablehnung muss somit rechtzeitig gefällt werden, damit die (allfällige) Urnenabstimmung ebenfalls rechtzeitig stattfindet. Vorliegend wurde durch das Initiativkomitee die Initiative am 17. Juni 2025 eingereicht, womit im Falle einer Ablehnung durch den Einwohnerrat betreffend die Initiative spätestens am 17. Juni 2026 eine Urnenabstimmung stattzufinden hätte. Der Stadtrat empfiehlt hierfür den Blankoabstimmungstermin vom 14. Juni 2026. Hat das Volk einem nichtformulierten Begehren Folge gegeben, so hat der Einwohnerrat innert 1 Jahr im Sinne des Begehrens zu beschliessen. Für diesen Beschluss bleiben das obligatorische und das fakultative Referendum vorbehalten, wobei der Stadtrat wiederum eine entsprechende Vorlage auszuarbeiten hätte.

Problemfelder

In materieller Hinsicht ist vorab nochmals darauf hinzuweisen, dass die Initiative eine Ausgabe von über CHF 300'000.-- für die bauliche Aufhebung der Fahrbahnverengungen auf der Sichterstrasse im Bereich des Bahnhofs, für den Rückbau der Fahrbahnschwelle sowie für die Verbreiterung des oberen Trottoirs in diesem Bereich postuliert und den Stadtrat einlädt, den Bereich für die Kinder und die übrigen Fussgängerinnen und Fussgänger mit einem

Fussgängerstreifen sicher zu machen. Ein Fussgängerstreifen liesse sich gemäss Auskunft der Kantonspolizei im Falle des Vortrittsbedarfs lediglich mit einem Rückbau zur Tempo-30-Zone erzielen.

Die Begegnungszone ist nun seit über einem Jahr in Betrieb. Der Stadtrat hatte in Aussicht gestellt, die Zone nach einem Jahr zu überprüfen. Grundsätzlich scheint sie ihre Ziele zu erfüllen, die Sicherheit für den Langsamverkehr zu verbessern und allgemein die Aufenthaltsqualität in diesem öffentlichen Raum zu steigern. Die Schwelle ist zwar inzwischen plangemäss ausgeführt. Sie war aber aus Sicht des Stadtrats noch immer zu steil.

2. Lösungsvorschlag / Projektbeschreibung

Ziel der Begegnungszone Sichternstrasse

Die Sichternstrasse ist die am besten ausgebauta Sammelstrasse zum Sichternquartier. Neben dem Ziel- und Quellverkehr des Quartiers ist sie als Zu- und Wegfahrt zum Naherholungsgebiet Sichtern erheblich. Der Anteil des Langsamverkehrs ist insbesondere aufgrund des Zugangs zum Gymnasium hoch.

Die Sichternstrasse weist ein Gefälle von 8-12 % auf. Daraus resultierten früher vor allem beim talwärtsfahrenden Verkehr oftmals überhöhte Geschwindigkeiten. Auch der Zweiradverkehr erreicht talwärts problemlos 40km/h und mehr. Begegnungen mit schnell fahrenden Fahrzeugen und Schulkindern waren immer wieder Thema im Quartier.

Im Rahmen des 4-Spurausbaus der SBB wurden die Fussweg- und Velozugänge zum Sichternquartier aufgewertet. Die Bahngeleise rückten näher ans Quartier und ein grosszügiger Durchgang unter den Geleisen verkürzt nunmehr den Weg zum Bahnhof, womit die Verbindung für Zufussgehende komfortabler wurde. Ausserdem gelangt der Veloverkehr über die neu gebauten Stege rascher sowohl zum Bahnhof als auch zur Velostation. Die Fuss- und Velobewegungen nehmen dadurch in diesem Strassenabschnitt zu und vermischen sich mit dem bisherigen motorisierten Verkehr.



Abbildung 1 und 2: Zufussgehende Jugendliche, Radfahrende sowie Autos in der Begegnungszone Sichternstrasse im Sommer 2025

Vor diesem Hintergrund wurde in den Abstimmungsunterlagen zum Quartierplan Bahnhofcorso festgehalten, dass die Sichternstrasse hinter dem Bahnhof infolge der neuen Verkehrsbeziehungen in eine Begegnungszone umgebaut werden soll.

Für die folgende Projektierung der Verkehrssituation wurden nachstehende Schwerpunkte gesetzt:

- Festlegung der Grösse der Begegnungszone
- Entschleunigung des motorisierten Verkehrs
- Erhöhung der Fussgängersicherheit
- Gewährleistung und Optimierung der Verkehrsanbindungen des Fuss- und Veloverkehrs aus der Begegnungszone zum Bahnhof SBB, zum Sichternsteg und zur neuen städtischen Velostation
- Attraktivierung, Aufwertung des Bahnhofplatzes Süd
- Optimierung der Zu- und Wegfahrten der Kiss & Rail-Parkplätze

Verkehrsgutachten der Tribus Verkehrsplanung AG vom 3. Februar 2020

Mit dem Verkehrsgutachten der Tribus Verkehrsplanung AG vom 3. Februar 2020 wurde nachgewiesen, dass die Voraussetzungen für die Einrichtung einer Begegnungszone gegeben sind. Dabei wurden sämtliche Kriterien (Verkehrsmengen, Strassennetzhierarchie, Unfallstatistik, Sicherheitsaspekte, Geschwindigkeiten) als erfüllt und die vorgesehenen Massnahmen positiv beurteilt.

Die Verkehrsberuhigung, die projektierte Koexistenz mit einer klaren Erkennbarkeit der Fahrbahn- und Gehbereiche sowie die bessere Übersichtlichkeit dienen gemäss dem Gutachten allesamt der Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.

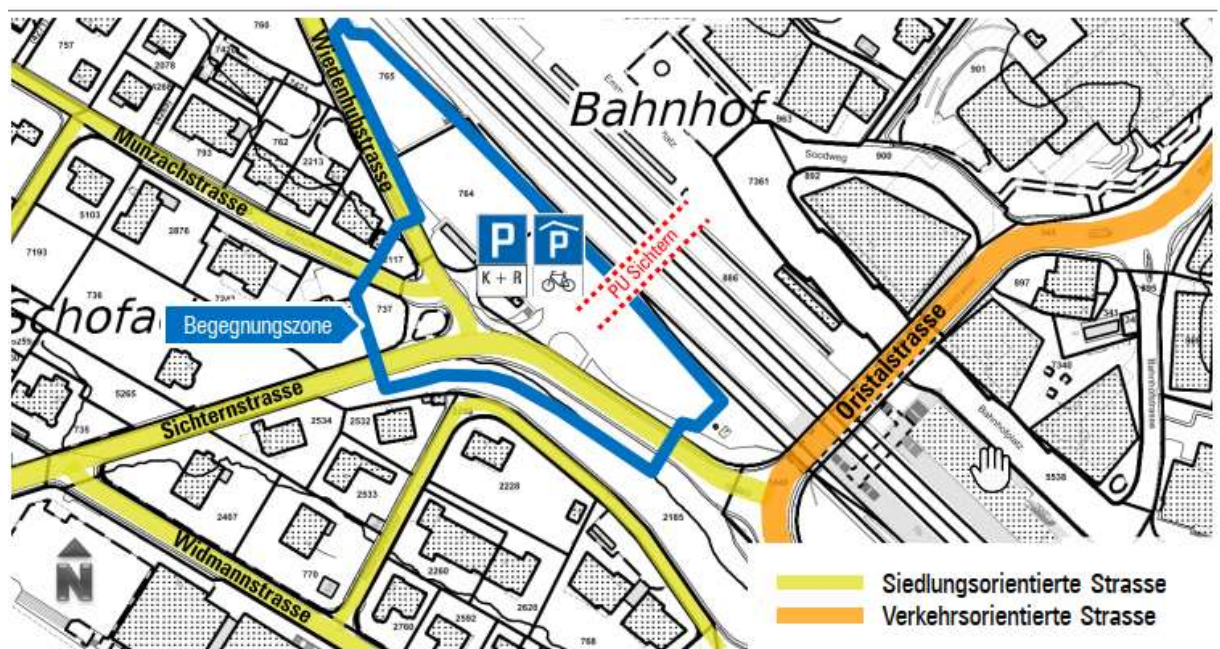


Abbildung 3: Strassennetz im Bereich Begegnungszone 'Bahnhofplatz Süd'

Festlegung der Grösse der Begegnungszone

Der Beginn der Begegnungszone von der Oristalstrasse her wird bergwärts so angelegt, dass die Anbindung des Veloverkehrs aus der Begegnungszone auf den Veloweg in Richtung städtische Velostation respektive zum Sichternsteg direkt aus der Zone erfolgt.

Der Beginn der Begegnungszone in Richtung Schulhaus Rotacker wird so weit nach oben angesetzt, dass die Geschwindigkeit der talwärts fahrenden Fahrzeuge im Kreuzungs-/Platzbereich 20 km/h beträgt.

Was wurde gebaut?

Zur Verdeutlichung der Begegnungszone und für die Entschleunigung des Verkehrs wurde die Strassenbreite in der Sichternstrasse (oben und unten) und in der Wiedenhubstrasse mit Grünrabatten eingeengt. Bei allen Zonengrenzen wurden Zonentore angebracht (jeweils Verkehrssignal sowie drei sicht- und spürbare Bodenstreifen). Zudem dienen teilweise verlegte belageebene Steinbänder der Führung des Fussverkehrs.

Der zentrale Platz bei der Begegnungszone unter der bestehenden Linde wurde ästhetisch aufgewertet. Mit einer auf den Gesamtkontext abgestimmten Begrünung der Rabatten und beschatteten Sitzgelegenheiten wurde auch der Platz attraktiver gestaltet. Die Begrünung wurde so gewählt, dass diese keinen negativen Einfluss auf die Sichtweiten hat.

Die Fussgängeranbindung aus dem Rotackerquartier in Richtung Personenunterführung PU Sichtern erfolgt rechtwinklig zur Sichtern-/Wiedenhubstrasse an der neuen Linde vorbei.

Velofahrende werden in der Begegnungszone ohne Markierung geführt. Die Lenkung des Veloverkehrs zum Sichternsteg, zu den Velo-Stellplätzen auf dem Vorplatz Sichtern sowie zur städtischen Velostation erfolgt mit Wegweisern.

Festlegung der Strassenbreiten?

Der Raum zwischen den Bahnhofseisen und der Stützmauer Sichternstrasse wurde neu siedlungsorientiert gestaltet. Neben der Stützmauerbegrünung wurden ebenfalls auch mehrere junge Bäume gepflanzt. Der grosszügigere Platz für Veloverkehr und Grünflächen ging zu Lasten engerer Fahrbahnen für den motorisierten Individualverkehr.



Abbildung 4: Realisierte Begegnungszone Sichternstrasse resp. Bahnhofplatz Süd (GeoView BL)

Weshalb wurden bestimmte Elemente gebaut?

Die untere Fahrbahnverengung in der Sichternstrasse hat einerseits zum Ziel, den Verkehr auf der Gemischtverkehrsfläche von Tempo 50 km/h (Oristalstrasse) auf 20 km/h (Sichternstrasse) zu reduzieren. Zudem wird dem Veloverkehr das Abbiegen vom Veloweg auf die Gemischtfahrbahn der Sichternstrasse in beide Richtungen erleichtert.

Die anschliessende Fahrbahnbreite mit neu 4.80 m erlaubt ein Kreuzen von zwei normalbreiten PWS bei Tempo 20 km/h. Breitere Fahrzeuge müssen entweder warten oder sich mit tieferen Geschwindigkeiten kreuzen.

Die Zufussgehenden erhielten einen sehr direkten Zugang vom Bahnhof zum Quartier. Ausserdem lädt die gestaltete Fläche beinhalten auch Raum zum Verweilen. Es gibt gefahrlose Begegnungsorte, die hilfreich sind, wenn Kinder und Jugendliche aufeinander warten.

Die obere Fahrbahnverengung in der Sicherternstrasse hat das Ziel, den talwärts fahrenden Verkehr auf 20 km/h abzubremesen. Zuvor wurden trotz Tempo 30-Zone sehr häufig Geschwindigkeiten über 40 km/h gemessen. Auch Verkehrsteilnehmende mit Velo fuhren häufig zu schnell.

Wie haben sich die Ziele des Projekts erfüllt?

Seit der Verkehrserhebung im Jahr 2019 hat der Fussverkehr vom Bahnhof über die Sicherternstrasse zu den Schulen und generell ins Quartier Sichertern trotz der Elterntaxis leicht zugenommen. Grund dafür ist die verbesserte Anbindung mit der breit ausgebauten Personenunterführung PU Sichertern.

Zugenommen seit der Zählung vor dem Bahnhofumbau hat der Veloverkehr im Kreuzungsbereich Sichertern-/Wiedenhubstrasse. Abgenommen hat hingegen der Anteil der Autos auf dieser Kreuzung. Die Messungen haben zudem ergeben, dass an diesem Kreuzungspunkt die Langsamverkehrsbewegungen (Zufussgehende und Radfahrende) gegenüber den Autos 2 bis 3 Mal häufiger auftreten.

Darüber hinaus zeigen die Resultate aus den Drohnenaufnahmen vom Juni 2024, dass sich das Fahrverhalten den neuen Verhältnissen gut angepasst hat. Vor allem wurde die Fahrgeschwindigkeit auf der Sicherternstrasse reduziert.

Mit der Umgestaltung der Sicherternstrasse zur Begegnungszone konnte die Aufenthaltsqualität deutlich gesteigert werden. Die neuen Anlagen für den Verkehr und deren Gestaltung haben die Situation beruhigt. Die langsamere Fortbewegung dominiert nun deutlich und die Sicherheit wurde wie erwünscht verbessert.

Initiative Sicherternstrasse

Das Initiativkomitee «Für eine verbesserte Sicherternstrasse» ist mit den Massnahmen zur Verkehrsberuhigung nicht einverstanden. Es nahm den Unmut einiger Strassenbenützerinnen und -benützer auf und sammelte Unterschriften zunächst für eine Petition und danach für eine Initiative, die aus Sicht des Stadtrats rechtsgültig ist.

Welche Änderungen fordern die Initianten?

Der Text der Initiative fordert vier Änderungen / Anpassungen:

- 1 Bauliche Aufhebung der Fahrbahnverengungen auf der Sicherternstrasse im Bereich des Bahnhofs
- 2 Rückbau der Fahrbahnschwelle (vertikaler Versatz)
- 3 Verbreiterung des oberen Trottoirs
- 4 Wiederherstellung des Fussgängerstreifens auf Höhe Wiedenhubstrasse



Abb. 5: Initiative liestal.orientiert: Aktueller Zustand



Abb. 6: Initiative liestal.orientiert: Massnahmen

Einschätzung des Stadtrates zur Initiative

- 1 Es handelt sich um zwei Fahrbahnverengungen, die zu beseitigen wären. Ebenfalls soll nach dem Willen der Initianten, die Schwelle entfernt werden, welche die Fahrgeschwindigkeit vor allem der talwärts Fahrenden reduziert.
- 2 Da eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten für den talwärtsfahrenden Verkehrstrom notwendig ist, braucht es die Schwelle weiterhin. Sie kann jedoch entschärft werden.
- 3 Die Verbreiterung des Trottoirs im Abschnitt Munzach-/Widmannstrasse zu Lasten der Fahrbahnbreite ist technisch machbar, aber nicht zwingend notwendig.
- 4 Der Fussgängerstreifen bei der Einmündung Widenhubstrasse ist in einer Begegnungszone nicht bewilligungsfähig. In Art. 22b SSV und in der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen Art. 4 Abs. 2 sind die Regeln und Voraussetzungen für Begegnungszonen festgelegt, inklusive flächigem Vorrang für Fussgänger und die konsequente Unterlassung von Fussgängerstreifen.

Einschätzung der Kantonspolizei zur Initiative

Auf Anfrage schätzt die Kantonspolizei die Initiative wie folgt ein:

«Bei Umsetzung der Initiative muss der gesamte Strassenraum umgestaltet werden. Unter anderem müssen für die Anordnung eines Fussgängerstreifens wieder klar abgegrenzte/erhöhte Trottoirbereiche geschaffen werden. Auch bei einer Tempo-30-Zone müssen die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Zone deutlich erkennbar sein. Die Ein- und Ausfahrten der Zone sind durch eine kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht. Entsprechend kann auch bei einer Tempo-30-Zone die untere Einengung nicht einfach entfernt werden. **Bezüglich der Verkehrssicherheit kann festgehalten werden, dass aufgrund des tieferen Geschwindigkeitsniveau in einer Begegnungszone (gegenüber einer Tempo-30-Zone) u.a. das Risiko betreffend die Schwere eines Verkehrsunfalls nochmals abnimmt.** Zudem gewährt auch ein Fussgängerstreifen keine absolute Sicherheit, wird mit diesem doch lediglich der Vortritt geregelt.»

Welche erreichten Ziele der Begegnungszone würden mit dem Initiativprojekt wieder eliminiert?

Die Initiative und deren Darstellung in der Basellandschaftlichen Zeitung vom 19. Februar 2025 hat Fragen ausgelöst, welche per dringlicher Interpellation dem Stadtrat gestellt werden konnten. Am 26. Februar 2025 tritt der Stadtrat auf folgende Frage der Interpellanten ein:

- Teilt der Stadtrat die im Zeitungsartikel genannten Sicherheitsbedenken? Im Artikel wurde nun der Vorwurf erhoben, die neue Begegnungszone sei für Schulkinder dermassen gefährlich, dass dringender Handlungsbedarf bestehe. Es wird also nicht

mehr nur eine Benachteiligung der Autofahrenden moniert, sondern auch ein akutes Sicherheitsrisiko für Schulkinder.

- Gibt es Rückmeldungen von Seiten der Schule oder der Elternschaft, die auf ein erhöhtes Sicherheitsrisiko für Schulkinder in der Begegnungszone hinweisen?
- Braucht es Sofortmassnahmen, um die Sicherheitssituation in der Begegnungszone zu verbessern?

Der Stadtrat hat zur Interpellationsbeantwortung Abklärungen getroffen und bei der Verkehrspolizei auch in Erfahrung gebracht, wo es Probleme bezüglich der Verkehrssicherheit auf den Schulwegen in Liestal gibt. Die Kantonspolizei stellte fest, dass es auf der Sichternstrasse kein Problem - wie vom Initiativkomitee den Medien berichtet - gibt. Das grösste Problem sind - unter anderem auch gemäss der Kantonspolizei - die Elterntaxis. Aus diesem Grund führt die Stadt Liestal seit Jahren Kampagnen durch, um die Eltern diesbezüglich zu sensibilisieren.

In der Einwohnerratsdebatte vom 26. Februar 2025 wurde dann auch festgestellt, dass es nicht nachvollziehbar sei, wie eine Aufhebung der Begegnungszone die Sicherheit von Schulkindern erhöhe. Mitunter wurde in der Diskussion betont, dass es mit der Begegnungs- bzw. der 20er-Zone deutlich ruhiger und sicherer geworden sei. Für den Autoverkehr sei es nicht angenehmer geworden, auch weil oft nicht eingeschätzt werden könne, wie breit das eigene Auto tatsächlich sei, doch das dürfe nicht das Problem der Zufussgehenden sein. Es handle sich um einen Ort, wo die Begegnungszone das einzig Richtige sei, weil sie Tempo rausnimmt und weil man dadurch besser aufeinander acht nehmen könne.

Das Ziel der Begegnungszone Sichternstrasse, die Gefahren für die Langsamverkehrsteilnehmenden würde durch die Umsetzung der Forderungen der Initiative wieder eliminiert. Eine Tempo 30-Zone hebe den Vortritt der Zufussgehenden auf und favorisiere den Verkehr auf der Fahrbahn. Würde die Initiative angenommen, verschiebe sich der Vortritt wieder zurück zum Individualverkehr auf der Fahrbahn.

Kurzum: Die Initiative stelle die alten Vortrittsverhältnisse im Verkehrssystem vor dem Bahnhofumbau wieder weitgehend her. Mit der höheren Fahrgeschwindigkeit würde die Unfallgefahr wieder ansteigen (siehe auch Einschätzung Kantonspolizei weiter oben). Der Aufenthalt in diesem öffentlichen Bereich würde ausserhalb eines Motorfahrzeuges wieder unangenehmer.

Ergänzungsmassnahmen nach einem Jahr Betriebserfahrung

Der Stadtrat hat vor einem Jahr bereits in Aussicht gestellt, aufgrund der Erfahrungen nach einem Jahr hilfreiche Optimierungsmassnahmen zu prüfen. Das Ergebnis der Evaluation zeigt zwei Möglichkeiten zur Optimierung. Der Stadtrat hat die Umsetzung bereits veranlasst:

1. Schwellenentschärfung

Was Reaktionen ausgelöst hat, ist die Schwelle (vertikaler Versatz) im oberen Teil der Begegnungszone Sichternstrasse. Sie wird als zu abrupt empfunden. Deshalb möchte der Stadtrat die Schwelle entschärfen.

Da die weiteren baulichen Massnahmen schon stark wirksam sind, kann eine potentielle Abschwächung der Wirksamkeit der Schwelle in Kauf genommen werden.

Ziel bleibt die Geschwindigkeitsreduktion und die damit verbundene Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Hier steht der Langsamverkehr im Fokus. Mit der entschärften Schwelle in Kombination mit der lokalen Verengung geht der Stadtrat von einer weiterhin genügenden Verkehrsberuhigung aus.

Durch die Abschwächung der Schwellenneigung wird deren Oberfläche vergrössert. Diese neue Schwellenfläche soll zudem mit einem Schachbrettmuster markiert werden.

2. Farbliche Gestaltung der Fusswegpassage

Die Beobachtungen haben ergeben, dass hauptsächlich Begegnungen bei der Überquerung der Wiedenhubstrasse erfolgen. Mit einer farblichen Gestaltung (FGSO) kann die Aufmerksamkeit in diesem Bereich für alle Verkehrsteilnehmenden zusätzlich erhöht werden.

Die Kantonspolizei beurteilt die beiden Massnahmen wie folgt:

Schwellenentschärfung: Aus unsrer Sicht spricht nichts gegen die Entschärfung sowie die Markierung der Schwellen mit einem Schachbrettmuster.

Farbliche Gestaltung: Grundsätzlich kann eine solche Markierung (FGSO) in Betracht gezogen werden. (...)

3. Massnahmen / Termine

Bisher:

- 26.11.2017: Volksabstimmung Bahnhofcorso inkl. Begegnungszone Bahnhofplatz Süd
- 09.11.2021: Projektbeschluss durch den Stadtrat
- 22.12.2021: Kreditgenehmigung im Rahmen Budget 2022
- Zwischen 2021 und 2024: 4 x öffentliche Vorstellung der Pläne Begegnungszone im Rahmen der SBB-Orientierung
- 11.09.2023 Verkehrspolizeiliche Anordnung der Begegnungszone, keine Einsprachen
- Januar - April 2024: bauliche Umsetzung der Begegnungszone
- 16.08.2024: Antwort des Stadtrates auf die Petition «Rückbau der schikanösen Zufahrten zum Sichternquartier»
- 21.08.2024: Beantwortung Interpellation (Nr. 2023-217) betreffend Fahrbahnverengung auf der Sichternstrasse im Einwohnerrat
- 17.06.2025: Einreichung der Initiative «Für eine verbesserte Sichternstrasse beim Bahnhof»

Vorgesehen:

- Ab 24.09.2025: Beratung der Vorlage im Einwohnerrat
- Oktober - November 2025: Umsetzung Optimierungsmassnahmen
- Beratung und Beschlussfassung im Einwohnerrat

Falls Ablehnung der Initiative durch Einwohnerrat:

- 14.06.2026: Volksabstimmung zur Initiative «Für eine verbesserte Sichternstrasse beim Bahnhof»

4. Finanzierung

Die beiden Optimierungsmassnahmen nach einem Betriebsjahr werden aus dem laufenden Strassenunterhaltungsbudget 2025 bestritten.

Für die Finanzierung der in der Initiative vorgeschlagenen Massnahmen müsste ein neuer Investitionskredit ausgearbeitet und dem Einwohnerrat vorgelegt werden. Es wird von Kosten von mindestens CHF 300'000.-- ausgegangen, die für den Rückbau der Begegnungszone in eine 30er Zone nötig wäre.