



## **Nichtformulierte Volksinitiative «Für eine verbesserte Sichternstrasse beim Bahnhof» - Bericht der Bau- und Planungskommission (BPK)**

### **1. Grundlage**

Die Vorlage Nr. 2025-61 wurde am 24. September 2025 vom Einwohnerrat an die Bau- und Planungskommission zur Beratung überwiesen.

### **2. Sitzungsablauf**

Die BPK behandelte die Vorlage an zwei Sitzungen. Es waren der Stadtpräsident, die zuständige Stadträtin und der Bereichsleiter Tiefbau anwesend. In der Sitzung vom 17.11.2025 waren zudem als Vertretung des Initiativkomitees die Herren Bitterli und Spinnler zur Stellungnahme und Beantwortung von Fragen anwesend.

### **3. Beratung der BPK**

#### **3.1 Ausgangslage**

Die Initiative «Für einen verbesserten Sichternstrasse beim Bahnhof» wurde am 17. Juni 2025 mit den erforderlichen Unterschriften eingereicht. Nach Abklärungen der Stadtverwaltung kann die Initiative als rechtsgültig erklärt werden. Das Begehr der Initianten umfasst die folgenden Punkte:

- Beschluss über eine Ausgabe von über CHF 300'000
- Bauliche Aufhebung der Fahrbahnverengungen auf der Sichternstrasse im Bereich des Bahnhofs
- Rückbau der oberen Fahrbahnschwelle
- Verbreiterung des oberen Trottoirs
- Den Bereich für Kinder und die übrigen Fussgänger und Fussgängerinnen mit einem Fussgängerstreifen sicherer zu machen

#### **3.2 Vorort-Besichtigung**

Die BPK konnte sich am 20.10.2025 direkt vor Ort über die generelle Situation und die schon gemachten Verbesserungen an der oberen Fahrbahnschwelle informieren. Der Bereich Tiefbau konnte umfassend erklären, wie die Schwerpunkte der Projektierung in der Begegnungszone umgesetzt wurden. Es wurden dabei die folgenden Punkte explizit erwähnt:

- Erhöhung der Fussgängersicherheit
- Entschleunigung des motorisierten Verkehrs
- Gewährleistung und Optimierung der Verkehrsanbindungen des Fuss- und Veloverkehrs aus der Begegnungszone zum Bahnhof, zum Sichternsteg und zur neuen Velostation

Die Voraussetzungen für die Errichtung dieser Begegnungszone wurde mit einem Verkehrsgutachten nachgewiesen.

Es wurde auch über die baulichen Massnahmen Auskunft erteilt, die ein Umbau in eine 30er-Zone mit sich bringen würde. Die folgenden Punkte wären umzusetzen und würden zu teilweise massiven Kosten führen:

- Verbreiterung der Fahrbahn um 30-40cm
- Anhebung des Trottoirs im ganzen Bereich zur klaren Abgrenzung der Fahrbahn

Das würde dazu führen, dass ein Grossteil der heutigen Begegnungszone wieder aufgerissen und umgebaut werden müsste.

### **3.3 Entschärfung Schwelle bei oberer Fahrbahnverengung**

Der Testbetrieb über das erste Jahr seit Fertigstellung der Begegnungszone ist grundsätzlich gut verlaufen und hat aber klar gezeigt, dass die Schwelle bei der oberen Fahrbahnverengung einerseits erst mal nicht nach Plan ausgeführt wurde und dann immer noch zu steil war. Dies war vor allem für die Velofahrer gefährlich und für die Autofahrer sehr unangenehm. Die Schwelle wurde alsdann verlängert, abgeflacht und deutlich gekennzeichnet. Diese Verbesserung wurde von den Initianten sehr begrüßt und als gut befunden. Damit ist eine Forderung der Initiative umgesetzt.

### **3.4 Aufhebung der Fahrbahnverengungen**

Der Übergang in eine 30er- Zone oder in eine 20er-Zone muss von Gesetzes wegen mit einem sogenannten Eingangstor, sprich Verengung, gekennzeichnet werden, wie das schon an verschiedenen Stellen in Liestal ausgeführt wurde. Das führt zur gewünschten Entschleunigung des motorisierten Verkehrs (siehe Art. 5 Fedex.admin.ch).

In der Korrespondenz zum Gegenvorschlag der Initianten wurde auch klar, dass letztlich nur die Breite der oberen Fahrbahnverengung kritisiert wird. Die untere Fahrbahnverengung wird mittlerweile akzeptiert.

Die obere Fahrbahnverengung hat klar den Hintergrund, dass genau dort die Entschleunigung des Verkehrs am wichtigsten ist, weil nach langjähriger Erfahrung genau dort trotz bisheriger 30er-Zone immer wieder Geschwindigkeiten von 40km/h und mehr gemessen wurden.

Von den Initianten wird moniert, dass bei der oberen Verengung immer wieder kritische Situationen wegen Ausweichmanövern auf das Trottoir beobachtet werden. Dabei muss klar hervorgehoben werden, dass in der 20er-Zone die Fussgänger ganz generell Vortritt haben und ein Ausweichmanöver auf das von Fussgängern besetzte Trottoir der Erzwingung des Vortritts bedeutet. Jedem Fahrzeuglenker muss die Bedeutung der Vortrittsrechte in einer 20er-Zone bewusst sein und wie sie zu handhaben sind. Die von den Initianten aufgeführt-

ten Bedenken, dass die Handhabung von 20er-Zonen den Fahrzeuglenkern zu wenig bekannt sind, kann somit nicht statt gegeben werden. Auch andere von den Initianten aufgezeigte heikle Situationen sind nicht speziell für eine 20er-Zone, sondern können auch in einer 30er-Zone genau so auftreten.

Eine Aufklärungskampagne bezüglich Bedeutung und Vortrittsrechten in einer Begegnungszone könnte Abhilfe verschaffen und ganz generell nützlich sein.

### **3.6 Erhöhung der Sicherheit für Kinder**

In der Initiative wird die Erhöhung der Sicherheit vor allem für Kinder hervorgehoben. Die Verbesserung der Sicherheit für Fussgänger und insbesondere auch Kinder war ein Schwerpunkt bei der Projektierung und somit auch ein wichtiger Grund für die Schaffung einer Begegnungszone, bei dem die Fussgänger uneingeschränkten Vortritt haben. Zudem sind die physikalischen Gesetze klar, dass einerseits bei höheren Geschwindigkeiten das erhöhte Energiepotential bei einem Zusammenstoss die Schwere der Verletzungen massiv erhöht und durch den doppelt so langen Bremsweg das Risiko für einen Unfall stark zunimmt. Den Fahrzeuglenkern muss in einer Begegnungszone bewusst sein, dass die Fussgänger uneingeschränkten Vortritt haben, und somit mehr Aufmerksamkeit verlangt ist. Die BPK sieht somit keinen vernünftigen und nachvollziehbaren Grund, die Geschwindigkeitsvorgaben in diesem Bereich zu erhöhen. Die BPK sieht negative Auswirkungen und ist somit gegen eine Umwandlung der 20er-Zone in eine 30er-Zone.

Es darf hier noch angemerkt werden, dass konkret für die Kinder vorgesehen ist, neben der schon angebrachten farblichen Kennzeichnung der Begegnungszone auf der Fahrbahn noch sogenannte Füssli auf der Fahrbahn anzulegen, dass die Orientierung für die Kinder klarer ist, wo die Wiedenhubstrasse am besten zu überqueren ist. Zudem sind die Schulkreise so zugeteilt, dass Schulkinder nicht über den Bahnhof müssen und somit auch die Wiedenhubstrasse nicht überqueren müssen.

Neben all den genannten Gründen gegen eine Umwandlung in eine 30er-Zone würde dies auch umfassende und zwingend notwendige bauliche Veränderungen bedingen. Es geht hier neben der Verbreiterung der Fahrbahn auch um die Anhebung der Trottoirs im ganzen Bereich. Ausserhalb einer Begegnungszone muss aus rechtlichen Gründen das Trottoir in der Höhe klar von der Fahrbahn abgegrenzt gestaltet werden.

Die Umwandlung in eine 30er-Zone hätte keine Auswirkungen auf die untere Verengung. Bei der oberen Verengung ist die BPK nach wie vor der Meinung, dass anhand der bisherigen Erfahrungen so oder so eine Entschleunigung des Verkehrs in Form von baulichen Massnahmen notwendig wäre.

### **3.7 Fussgängerstreifen**

In einer 20er-Zone sind auch in Ausnahmefällen keine Fussgängerstreifen zugelassen. Der Vortritt gilt in einer 20er-Zone alleine den Fussgängern. Ein Fussgängerstreifen regelt auch nur den Vortritt für Fussgänger und ist bei weitem keine zusätzliche Sicherheitsgarantie. In einer 20er-Zone, wo die FussgängerInnen per Definition Vortritt haben, ist somit ein Fussgängerstreifen obsolet.

Die Mehrheit der BPK sieht in der Forderung der Initianten nach einem Fussgängerstreifen gleichzeitig die Umwandlung in eine 30er-Zone.

### **3.8 Rückstaus wegen Fahrbahnverengungen**

Es liegen aktuell von der Kantonspolizei keine Informationen vor, dass wegen der unteren Fahrbahnverengung Rückstaus bis in die Oristalstrasse ein Problem darstellen. Hingegen gibt es wie schon seit eh und je Rückstaus die Sichternstrasse hinauf. Der Grund dafür sind jedoch nicht die Fahrbahnverengungen, sondern die Probleme in Stosszeiten bei der Einmündung in die Oristalstrasse und das kann durch Anpassungen an der Sichternstrasse nicht behoben werden. Bei diesen Rückstaus sind vor allem die Fahrzeuglenker angehalten, die Fahrbahnverengungen nicht unnötig zu blockieren und so auch den bergwärts Verkehr komplett zu blockieren.

### **3.9 Verbreiterung oberes Trottoir**

Die Verbreiterung des oberen Trottoirs war im Einwohnerrat schon mal ein Thema und dazu wurden auch schon Kosten ermittelt, die den Rahmen der angezeigten CHF 300'000 bei weitem übersteigen würden. Viele andere Investitionen, die grundsätzlich eine höhere Priorität haben, wurden wegen finanziellen Engpässen der Stadt nach hinten geschoben.

### **3.9 Zeitpunkt der Initiative**

Auf die Frage, warum die Kritik an der Begegnungszone erst jetzt kommt, nachdem schon alles gebaut und in Betrieb genommen ist, wurde von den Initianten dadurch erklärt, dass der Zeitpunkt bei der Projektierung und öffentlichen Auflage leider verpasst wurde.

### **3.10 Gegenvorschlag BPK**

In der Beratung wurde ein möglicher Gegenvorschlag aus den Reihen der BPK diskutiert. Das zentrale Anliegen der Initianten ist der Fussgängerstreifen. Das bedingt erstens eine Umwandlung in eine 30er-Zone und zweitens eine Ausnahmebewilligung. Neben dem unverhältnismässigen Aufwand für den Umbau sieht die BPK keine Erhöhung der Sicherheit für Kinder wie das die Initianten aufzuzeigen versuchen. Die BPK kommt deshalb zum Entschluss, dass es unter den gegebenen Bedingungen keinen praktikablen Gegenvorschlag gibt.

## **4. Würdigung und Beschlussfassung**

Die BPK erkennt als zentralen Punkt der Initianten die Umwandlung der heutigen Begegnungszone, resp. 20er-Zone, in eine 30er-Zone. Im nachträglich eingereichten Gegenvorschlag der Initianten kommt das noch deutlicher zum Vorschein. Die BPK kann nicht nachvollziehen, dass eine 30er-Zone die Sicherheit der Fussgänger und vor allem der Kinder erhöhen könnte. Alle Erfahrungen und Statistiken bezüglich Verkehrssicherheit zeigen, dass bei höheren Geschwindigkeiten sich das Risiko betreffend Schwere der Verletzungen massiv erhöht. Mit einem Fussgängerstreifen wird lediglich der Vortritt geregelt und bietet keine zusätzliche Sicherheit vor Unfällen.

Die BPK erklärt die Initiative einstimmig als rechtsgültig und lehnt die Initiative mit 6 Ja und einer Enthaltung ab.

## **5. Antrag**

Die Bau- und Planungskommission beantragt dem Einwohnerrat, die folgenden Anträge des Stadtrates zu genehmigen:

Der Einwohnerrat erklärt die nichtformulierte Initiative «Für eine verbesserte Sichternstrasse beim Bahnhof» für rechtsgültig.

Der Einwohnerrat lehnt die nichtformulierte Initiative «Für eine verbesserte Sichternstrasse beim Bahnhof» ab.

Peter Bürgin, Präsident BPK Liestal

Liestal, 2. Dezember 2025