

Stadt Liestal

Kanton Basel-Landschaft

Bau- und Strassenlinienplan "Heidenlochstrasse"

Planungsbericht

Berichterstattung gemäss Art. 47 RPV

Planaufgabe



Impressum

Auftraggeber

Stadt Liestal
Rathausstrasse 36
4410 Liestal

Auftragnehmer



Stierli + Ruggli
Ingenieure + Raumplaner AG
Unterdorfstrasse 38, Postfach
4415 Lausen 061/926 84 30

www.stierli-ruggli.ch

info@stierli-ruggli.ch

Bearbeitung

Markus Ruggli, Franziska Herrmann

Datei

40163_Ber01_Planungsbericht_20190816_Planauflage.docx

Inhalt

1	Einleitung.....	1
1.1	Ausgangslage und Planungsbedarf	1
1.2	Ziele und Inhalte der Planungsmassnahme	2
1.3	Bestandteile der Planung	2
2	Inhalte der Planungsmassnahmen	3
2.1	Strassenlinien.....	3
2.2	Baulinien	3
2.3	Bushaltestellen / Wendepplatz	3
3	Planungsverfahren	4
3.1	Organisation und Ablauf.....	4
3.2	Kantonale Vorprüfung	4
3.3	Einbezug Nachbargemeinde Lausen	5
3.4	Öffentliche Mitwirkung.....	5
3.5	Beschlussfassung	6
3.6	Auflage.....	6
4	Genehmigungsantrag.....	6

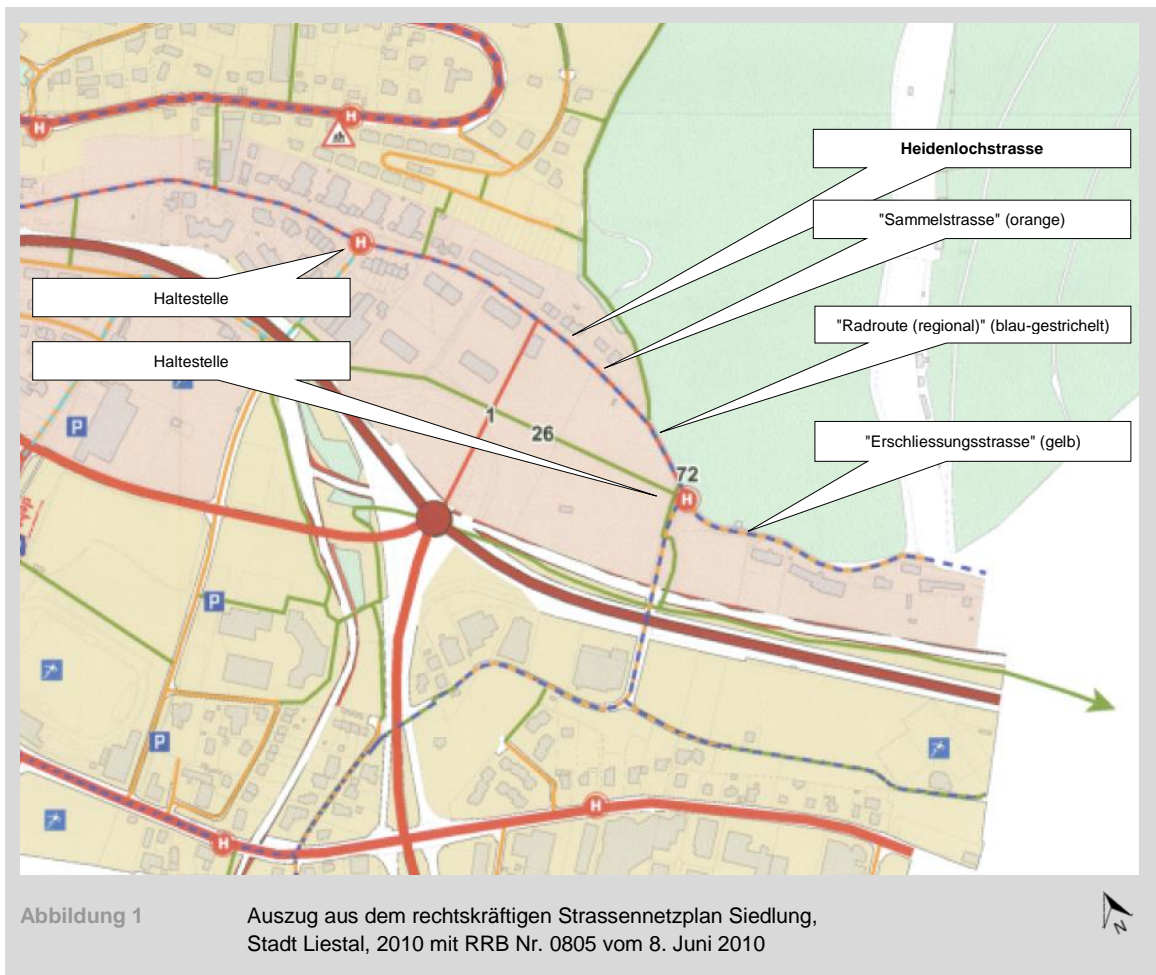
Anhänge

Anhang 1	Alte Bau- und Strassenlinienpläne "Heidenlochstrasse"	7
----------	---	---

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage und Planungsbedarf

Die Heidenlochstrasse ist die nördlich der Umfahrungsstrasse A22 verlaufende Verbindungsstrasse zwischen der Stadt Liestal und der Nachbargemeinde Lausen. Sie folgt dem Verlauf eines historischen Verkehrsweges von nationaler Bedeutung (ohne Substanz) und hat, trotz ihres vergleichsweise schmalen Ausbaugrades, eine Vielzahl verschiedener Funktionen zu erfüllen: Sie dient neben der üblichen Erschliessungsfunktion als Verbindungsachse für den öffentlichen Verkehr (Buslinie Nr. 78, Lausen – Liestal – Frenkendorf), ebenso verläuft die kantonale bzw. nationale Radroute über die Heidenlochstrasse und ein Teil der Strasse gehört zum Wanderwegnetz.¹ Abbildung 1 zeigt, welche Funktionen der Heidenlochstrasse im Rahmen der kommunalen Strassennetzplanung im Jahr 2010 zugewiesen wurden. Mit der "Mutation Strassennetzplan 2016, Langsamverkehr" (genehmigt mit RRB Nr. 985 vom 10.7.2017) wird die Heidenlochstrasse zudem als "Hauptverbindung Fussverkehr (bestehend)" deklariert.



¹ Gemäss kantonalem Geoinformationssystem (<http://geoview.bl.ch/>; abgerufen am 08.06.2017)

Aufgrund der regen Bautätigkeit im Gebiet Heidenloch wird die bereits heute vielfältig genutzte Strasse in absehbarer Zeit eine Mehrbelastung erfahren. Die Quartierplanüberbauung "Heidenweid" wurde kürzlich fertiggestellt, Die Quartierplanungen "Altbrunnen" sowie "Grammet" befinden sich derzeit im Bau, die Quartierplanungen "Cheddite II" ist im Genehmigungsverfahren.

Das im Rahmen der Quartierplanungen "Heidenweid" und "Grammet" erstellte Verkehrskonzept zeigt auf, dass die Differenz einer Mehrbelastung durch die Quartierplanungen im Vergleich zur Mehrbelastung bei einer Überbauung in Regelbauweise gering ausfällt. Auch bei einer Realisierung der vier Quartierplanungen liegt die zu erwartende Verkehrsbelastung deutlich unter den Belastbarkeitswerten der Kategorie Sammelstrasse. Die Knoten (Heidenlochstrasse/Kasinostrasse und Heidenlochstrasse/Grammetstrasse) erreichen nach wie vor eine sehr gute Verkehrsqualitätsstufe VQS A.²

1.2 Ziele und Inhalte der Planungsmassnahme

Ziel der vorliegenden Planung ist es, einen zeitgemässen und an die veränderten Verhältnisse angepassten Ausbau der Heidenlochstrasse ab dem Kreuzungsbereich Kasinostrasse bis zur Gemeindegrenze Lausen zu ermöglichen. Dabei stehen insbesondere eine Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr (Fussgänger und Velo) in Verbindung mit der Qualitätsverbesserung für den Busbetrieb und die MIV-Erschliessung im Vordergrund. Des Weiteren soll ermöglicht werden, dass die bestehende Bushaltestelle "Heidenloch" verschoben und durch eine weitere Haltestelle bei der Grammetstrasse ergänzt werden kann, wie dies bereits im Rahmen der Strassennetzplanung aus dem Jahr 2010 vorgesehen wurde. Der Bau- und Strassenlinienplan bestimmt die maximal mögliche Ausbaubreite (Fahrbahn inkl. Trottoir). Im nachfolgenden Bauprojekt werden die Strassenraumaufteilung und allfällige Verkehrsberuhigungsmassnahmen definitiv festgelegt.

1.3 Bestandteile der Planung

Die Planung besteht aus den folgenden Planungsdokumenten:

- *Bau- und Strassenlinienplan "Heidenlochstrasse (Kasinostrasse – Gemeindegrenze Lausen)", (Situationsplan, 1:500)*
- *Planungsbericht zur Berichterstattung gemäss Art. 47 RPV (orientierend)*

Da nicht mehr zeitgemäss, werden die beiden nachfolgend aufgeführten generellen Bau- und Strassenlinienpläne durch die vorliegende Planung abgelöst (vgl. Anhang 1):

- *Genereller Bau- und Strassenlinienplan "Heidenlochstrasse, Teilstück Kasinostrasse – Grammontstrasse" (Situationsplan 1:500) (RRB Nr. 2898 vom 22. Oktober 1969)*
- *Genereller Bau- und Strassenlinienplan "Heidenlochstrasse, Teilstück Grammontstrasse – Banngrenze" (Situationsplan 1:500) (RRB Nr. 2898 vom 22. Oktober 1969)*

² Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG, September 2016

2 Inhalte der Planungsmassnahmen

2.1 Strassenlinien

Die Strassenlinien bezeichnen den maximal möglichen Ausbau der Verkehrsfläche. Die Trottoirlinien sind orientierungshalber im Plan dargestellt. Somit wird der Detailplanung (Bauprojekt) mehr Spielraum gewährt. Im Grundsatz ist der Ausbau folgendermassen angedacht:

	Kasinostrasse - Grammetstrasse	Grammetstrasse - Lausen
Strassenfunktion gem. Strassennetzplan	Sammelstrasse	Erschliessungsstrasse
Strassenbreite	5.50 – 6.00 m	5.00 – 5.50 m
Trottoirbreite	2.00 m	1.50 – 2.00 m

2.2 Baulinien

Der Bau- und Strassenlinienplan unterscheidet zwischen Strassenbaulinien und Waldbaulinien. Waldbaulinien können innerhalb des gesetzlichen Waldabstandes von 20 m festgelegt werden. Auf dem Teilstück zwischen Kasinostrasse und Grammetstrasse wurde der Baulinienabstand grundsätzlich auf 3.50 m, ausgehend von den neuen Strassenlinien, festgelegt. Eine Ausnahme bildet die Baulinie auf den Parzellen 2387 / 2395 entlang der Kasinostrasse mit einem Abstand von 2.25 m ab Trottoirhinterkant. Die Bushaltestelle bedingt ein überbreites Trottoir. Das Areal für die Trottoirverbreiterung gehört der Stadt. Mit einer Normaltrottoirbreite von 2.00 m würde der Baulinienabstand 3.34 m betragen.

Im östlichen Teil der Heidenlochstrasse (auf den Parzellen Nr. 3227 und 2402) muss eine Waldbaulinie erlassen werden. Aufgrund der Reduktion des gesetzlichen Waldabstandes (20.00 m gem. RBG § 95 Abs. e) wird die Waldbaulinie auf 4.00 m ab Hinterkante Trottoir festgelegt. Im Bereich des zukünftig möglichen Wendeplatzes wird der 4.00 m Abstand beibehalten um dann entlang des Fussweges zur Ergolz in einen Abstand von 2.00 m überzugehen.

In der Quartierplanungen "Cheddite II" sind die Baulinien in der Quartierplanungen festgelegt worden. In der Quartierplanung "Grammet" wurde die Waldbaulinie mit der Quartierplanung genehmigt (RRB Nr. 1740 vom 12.12.2017). Aufgrund der Rechtsbeständigkeit kann die Waldbaulinien nicht mutiert werden. Die Strassenbaulinien werden mit dem Bau- und Strassenlinienplan neu festgelegt.

2.3 Bushaltestellen / Wendepplatz

Die Bushaltestellen werden aufgrund Berechnungen der Einzugsgebiete unter Berücksichtigung der entstehenden Gesamtüberbauungen neu festgelegt. Die neuen Bauhaltestellen müssen in Beachtung des Behindertengesetzes erstellt werden. Es ist eine zusätzliche Bushaltestelle vorgesehen. Die heutigen Bushaltestellen im Bereich der Hausnummern 35/74 werden in den Kreuzungsbereich Kasinostrasse / Heidenlochstrasse

verlegt. Neu ist eine beidseitige Bushaltestelle bei der Einmündung der Grammetstrasse geplant. Im Einmündungsbereich der Grammetstrasse (Parzellen 3825/2402) kann, wenn notwendig, eine Buswendemöglichkeit erstellt werden. Es handelt sich um eine Wendemöglichkeit und nicht um eine Endhaltestelle. Die Bushaltestellen sowie die Buswendemöglichkeit sind im BSP orientierend dargestellt.

3 Planungsverfahren

3.1 Organisation und Ablauf

Die Stadt Liestal hat das Planungsbüro Stierli + Ruggli Ingenieure + Raumplaner AG, 4415 Lausen mit der Erarbeitung eines neuen Bau- und Strassenlinienplans "Heidenlochstrasse" beauftragt. Der vorliegende Bau- und Strassenlinienplan stützt sich inhaltlich auf den rechtskräftigen Strassennetzplan der Stadt Liestal. Da mit dem BSP auch Waldbaulinien erlassen werden, muss der Nutzungsplan dem Einwohnerrat zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Das Planungsverfahren gliedert sich im Wesentlichen in die unter Tabelle 1 aufgeführten Hauptschritte. Wurden diese erfolgreich durchlaufen, so kann die Planung anschliessend dem Regierungsrat zur Genehmigung eingereicht werden.

Tabelle 1 Hauptschritte im Planungsverfahren

Kommunale Prüfung	August bis Oktober 2017
Kantonale Vorprüfung	November / Dezember 2017, kantonaler Vorprüfungsbericht vom 15.12.2017
Verarbeiten der Vorprüfungsergebnisse	Februar – März 2018
Öffentliche Mitwirkung	4. – 25. Oktober 2018
Beschlussfassung Stadtrat	12. Februar 2019
Beschluss Einwohnerrat	23. Mai 2019
Referendumsfrist	24. Mai – 23. Juni 2019
Planaufgabe	05. September – 04. Oktober 2019

3.2 Kantonale Vorprüfung

Das Amt für Raumplanung BL teilte der Stadt Liestal mit Schreiben vom 15. Dezember 2017 die Ergebnisse der kantonalen Vorprüfung mit. Die Weiterverarbeitung der Vorprüfungsergebnisse wird hier nicht im Detail beschrieben. Zusammenfassend macht der Kanton auf folgende Hauptprobleme aufmerksam:

- unlogische Baulinien in den Übergangsbereichen, möglichst einheitliche Baulinienabstände definieren
- infolge der Festlegung von Waldbaulinien muss die Beschlussfassung durch den Einwohnerrat erfolgen
- infolge der Buslinie soll die Fahrbahnbreite 6.00 m betragen, örtliche Reduktionen sind zulässig
- die neuen Bushaltestellen sind mitzudenken, die neuen Bushaltestellen sind planlich festzulegen, in Fahrtrichtung Liestal sollen Buswartehäuschen möglich sein

Grundsätzlich konnten die Anregungen aus dem kantonalen Vorprüfungsbericht verarbeitet werden. Folgende Themen möchten wir noch speziell hervorheben:

a) Strassenbreiten

Grundsätzlich wurde versucht die Fahrbahnbreite auf 6.00 m aufzuweiten. Im Abschnitt Kasinostrasse bis Grammetstrasse (Sammelstrasse nach SNP) ist die Aufweitung mehrheitlich möglich. Im Abschnitt Grammetstrasse bis Gemeindegrenze (Erschliessungsstrasse nach SNP) ist mehrheitlich nur eine Fahrbahnbreite von 5.00 m möglich. Aufgrund der engen Platzverhältnisse, vorgegeben durch die bestehende Bebauung, durch den Wald mit teilweise überlagertem Naturschutzgebiet und Festlegungen in der Quartierplanung Cheddite, ist eine breitere Fahrbahn nicht möglich.

b) Hinweis auf Strassenreglement

Das Strassenreglement der Stadt Liestal, datiert vom 11.5.1970, ist bald fünfzig Jahre alt und entspricht nicht mehr dem aktuellen Stand der Raumplanung und Verkehrstechnik.

Auszug aus Strassenreglement § 6 Abs. 3

³ Der Abstand der Baulinien von den Strassenlinien beträgt **in der Regel**:

a) bei Sammelstrassen 4 m bzw. 8,5 m von der Strassenachse (Fahrbahnmitte),

b) bei Wohnstrassen 3 m bzw. 6,0 m von der Strassenachse.

⁴ Längs der Fusswege werden in der Regel keine Baulinien gelegt.

Der Wortlaut "**in der Regel**" bedeutet, dass auch andere Abstände möglich sind. Von dieser Regel hat die Stadt Liestal in der näheren Vergangenheit rege Gebrauch gemacht. So wurden z.B. die Baulinienabstände im Neubaugebiet Burgunder entlang der Talackerstrasse (Sammelstrasse) mit 3.50 m festgelegt. Auch entlang der Burgunderstrasse (Erschliessungsstrasse) beträgt der Baulinienabstand 3.50 m. Entlang der Fusswege wurden Baulinien von 2.00 m Abstand festgelegt.

In Berücksichtigung der Revisionsbedürftigkeit des Strassenreglementes lassen sich Abweichungen von wagen festgelegten Baulinienabständen begründen.

3.3 Einbezug Nachbargemeinde Lausen

Die Bauverwaltung der Gemeinde Lausen wurde über das Planungsverfahren orientiert. An der Gemeindegrenze wechselt der Strassenname in Weidmattstrasse. Lausen hat die Weidmattstrasse bis zur Einmündung der Kirchstrasse im 2017 ausgebaut. Lausen beabsichtigt das Teilstück der Weidmattstrasse von der Kirchstrasse bis zur Gemeindegrenze auszubauen. Im 2018 soll das Bauprojekt erarbeitet werden. Es ist angedacht, den Strassenaufbau von Liestal in Lausen weiter zu führen.

3.4 Öffentliche Mitwirkung

Das öffentliche Mitwirkungsverfahren wurde mit einer Planaufgabe vom 4. – 25. Oktober 2018 durchgeführt. Dem Stadtrat wurden 4 Mitwirkungseingaben eingereicht. Es wurde ein separater Mitwirkungsbericht erstellt. Die weiteren Erläuterungen sind dem Mitwirkungsbericht zu entnehmen.

3.5 *Beschlussfassung*

Beschlussfassung Stadtrat:

Der Stadtrat hat den BSP "Heidenlochstrasse" am 12. Februar 2019 beschlossen und an den Einwohnerrat überwiesen.

Beschlussfassung Einwohnerrat:

Der Einwohnerrat hat am 23. Mai 2019 den BSP "Heidenlochstrasse" mit einer grossen Mehrheit gutgeheissen und beschlossen. Die Referendumsfrist dauerte bis am 23. Juni 2019 und ist unbenutzt verstrichen.

3.6 *Auflage*

...ausstehend

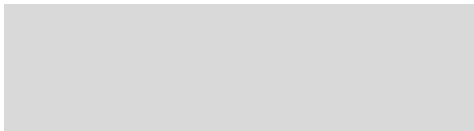
4 Genehmigungsantrag

...ausstehend

Liestal,

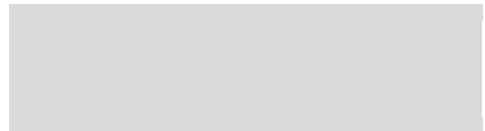
Namens des Stadtrates

Der Stadtpräsident:



Daniel Spinnler

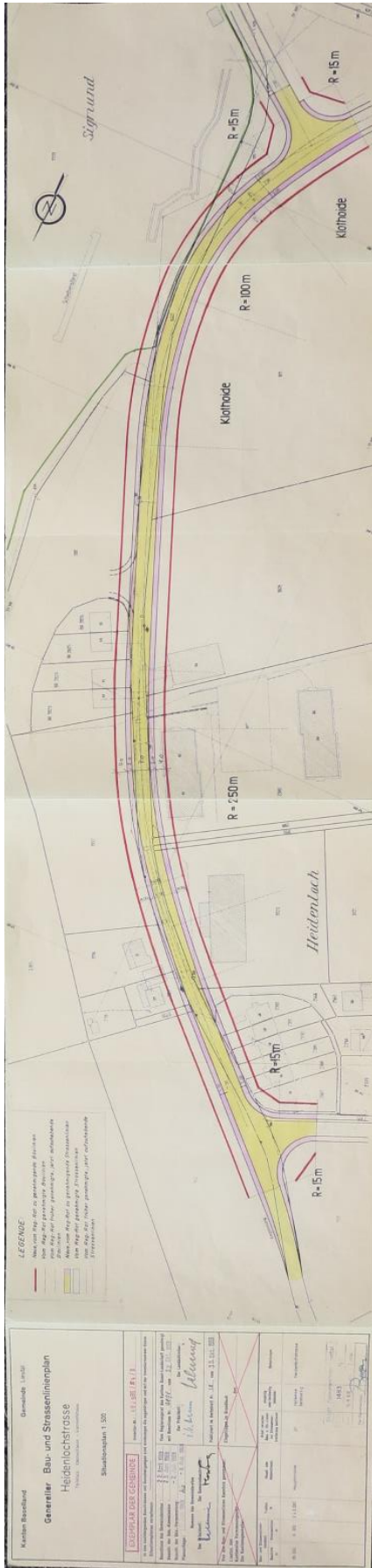
Der Stadtverwalter:



Benedikt Minzer

Anhang 1 Alte Bau- und Strassenlinienpläne "Heidenlochstrasse"

Genereller Bau- und Strassenlinienplan "Heidenlochstrasse, Teilstück Kasinostrasse – Grammontstrasse" (Situationsplan 1:500) (RRB Nr. 2898 vom 22. Oktober 1969)



Genereller Bau- und Strassenlinienplan "Heidenlochstrasse, Teilstück Grammontstrasse – Banngrenze" (Situationsplan 1:500) (RRB Nr. 2898 vom 22. Oktober 1969)

