



Stadt Liestal
Kanton Basel-Landschaft

Mutation Strassennetzplan 2016

Planungsbericht

16. März 2017



Impressum

Auftraggeber: Stadtbauamt Liestal
Rathausstrasse 36
4410 Liestal

Bearbeitung im Auftrag der Gemeinde:



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

www.stierli-ruggli.ch
info@stierli-ruggli.ch

Bearbeitung: Brigitte Bauer, Markus Ruggli, Tobias Schneider

Datei-Name 40146_Ber01_Planungsbericht_SNP_170316.docx

INHALTSVERZEICHNIS

1	AUSGANGSLAGE UND ZIELSETZUNGEN	1
1.1	Rechtliche Ausgangslage.....	1
1.2	Aufgabe und Charakter des Strassennetzplanes	1
1.3	Notwendigkeit eines verbindlichen Langsamverkehrsnetzes	2
1.4	Zielsetzungen	2
1.5	Planungspereimeter	2
1.6	Bestandteile.....	2
2	ORGANISATION UND ABLAUF DER PLANUNG.....	3
2.1	Organisation	3
2.2	Ablauf der Planung.....	3
3	GRUNDLAGEN	4
3.1	Gesetzliche Grundlagen von Bund und Kanton Basel-Landschaft.....	4
3.2	Kantonale Planungsgrundlagen	4
3.3	Kommunale Planungsgrundlagen	4
4	FUSSWEGNETZ.....	7
4.1	Zielsetzungen	7
4.2	Grundsätze betreffend Ausbaustandard	7
4.3	Ausgangspunkte und Ziele des Fussverkehrs	8
4.4	Hauptverbindungen Fussverkehr	11
4.5	Nebenverbindungen Fussverkehr	16
4.6	Wanderwege	17
5	RADROUTEN.....	18
5.1	Kantonale Radrouten	18
5.2	Kommunale Radwege	19
6	MUTATION SAMMEL- UND ERSCHLIESSUNGSSTRASSEN	20
7	ORIENTIERENDE PLANINHALTE	21
8	PLANUNGSPENDENZEN INFOLGE DER PLANUNGSARBEITEN.....	22
8.1	Übersicht	22
8.2	Anpassungsbedarf Strassenkategorien im Strassenreglement.....	22
9	KANTONALE VORPRÜFUNG	23
10	INFORMATION UND MITWIRKUNG.....	27
11	BESCHLUSSFASSUNGSVERFAHREN	27
12	GENEHMIGUNGSANTRAG	28
	Anhang 1: Verkehrsstatistik	29
	Anhang 2: Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte	31
	Anhang 3: Hotspots Stadt Liestal.....	33
	Anhang 4: Mitwirkungsbericht	34
	Beilagen 1 - 4: Übersichtspläne Fuss- und Radrouten/-wege	34

1 AUSGANGSLAGE UND ZIELSETZUNGEN

1.1 Rechtliche Ausgangslage

Der rechtskräftige Strassennetzplan aus dem Jahr 2010 wurde im Rahmen der Revision der Zonenvorschriften Siedlung erstellt. Bei der Genehmigung wurden diverse Punkte vom Regierungsrat bemängelt, welche mit einer Frist von drei Jahren durch die Stadt zu beheben sind. Dabei ging es insbesondere um die Ergänzung der fehlenden Strassenklassifizierung innerhalb der Begegnungszonen und um die fehlende Darstellung eines Fuss- und Wanderwegnetzes.

1.2 Aufgabe und Charakter des Strassennetzplanes

Der Strassennetzplan legt nach § 34 RBG in groben Zügen das öffentliche Strassennetz sowie das Fuss-, Wander- und Radwegnetz fest und hält die zukünftigen Verkehrsflächen von Überbauungen frei.

Der Erlass des Strassennetzplans richtet sich nach dem Verfahren zum Erlass eines kommunalen Richtplanes nach § 17 RBG. Aufgrund des Richtplancharakters des Strassennetzplanes bzw. der konzeptionellen Festlegung des kommunalen Strassennetzes unterliegt der Strassennetzplan keinem Auflageverfahren. Zum Strassennetzplan besteht somit keine Einsprachemöglichkeit.

Der Strassennetzplan selbst löst keine Bautätigkeit von Strassen und Wegen aus. Die Gemeinde ist aufgrund des Strassennetzplanes auch nicht verpflichtet, innert einer bestimmten Frist ein Strassenprojekt zu realisieren. Der Strassennetzplan gibt lediglich die Rahmenbedingungen für die grobe Lage der Erschliessung sowie für die entsprechende Funktion und den Ausbaustandard der geplanten Strasse bzw. des geplanten Weges vor.

Die Konkretisierung von im Strassennetzplan definierten Verkehrsanlagen erfolgt im Bau- und Strassenlinienplan. Im Bau- und Strassenlinienplan werden die genaue Lage, die Ausbaubreiten und –standards etc. der geplanten Verkehrsanlage bzw. Strasse festgelegt.

Der Bau- und Strassenlinienplan ist grundeigentümergebunden und bewirkt in der Regel eine Nutzungsbeschränkung der davon betroffenen Parzellen. Aus diesem Grund unterliegt der Bau- und Strassenlinienplan dem Auflageverfahren mit Einsprachemöglichkeit durch die von dieser Planungsmaßnahme betroffenen Grundeigentümer.

1.3 Notwendigkeit eines verbindlichen Langsamverkehrsnetzes

Im Rahmen der Verwaltungstätigkeit wurde der Mangel eines Fuss- und Wanderwegnetzes vor allem bei der Beurteilung von Verkehrsprojekten (Vierspurausbau SBB, Umfahrung Liestal, Umgestaltung Rheinstrasse etc.), Stadtentwicklungsprojekten (Bahnhof, Zentrum Nord etc.) und Quartierplanungen klar. Ebenso fehlen für die Umsetzung langfristiger neuer Verbindungen ein Übersichtsplan und eine rechtsverbindliche Planungsgrundlage (Ergolzuferweg, Verbindung entlang der SBB-Geleise, Agglomerationsprogramm etc.).

1.4 Zielsetzungen

Mit der Überarbeitung des Strassennetzplans werden folgende Ziele verfolgt:

1. rechtsverbindliche Festlegung eines sicheren kommunalen Fuss- und Radwegnetzes im Sinne des Richtplans '95
2. langfristiges Planungsinstrument für die Beurteilung von Projekten zum Thema Verkehr, Stadtentwicklung, Quartierentwicklung und fürs Agglomerationsprogramm
3. rechtskonformer Strassennetzplan

1.5 Planungssperimeter

Der Planungssperimeter umfasst das Siedlungsgebiet der Stadt Liestal.

1.6 Bestandteile

Planungsinstrumente

- Strassennetzplan Siedlung, Mutation Strassennetzplan 2016, Langsamverkehr
- Strassennetzplan Siedlung, Mutation Strassennetzplan 2016, Gemeinde und Kantonsstrassen

Orientierende Planungsbegleitdokumente:

- Planungsbericht
 - inkl. Mitwirkungsbericht
 - inkl. Übersichtspläne Langsamverkehr (Beilagen 1 – 4)

2 ORGANISATION UND ABLAUF DER PLANUNG

2.1 Organisation

Der Strassennetzplan Siedlung wurde von Stierli + Ruggli Ingenieure + Raumplaner AG, Lausen, in Zusammenarbeit mit dem Stadtbauamt Liestal erstellt.

Zusätzlich waren folgende Stellen und Institutionen an der Erarbeitung beteiligt:

- Bereich Bildung / Sport, Thom Kiefer
- Bereich Betriebe, Beat Martin
- Bereich Soziales / Sicherheit, René Frei
- Pro Velo, Katrin Groebke und weitere Personen

2.2 Ablauf der Planung

<i>Vorbesprechung mit Pro Velo zu den Radrouten</i>	<i>07.02.2014</i>
<i>Vorbesprechung Bereich Bildung/Sport zu Schulwege</i>	<i>12.06.2014</i>
<i>Erarbeitung Entwürfe und Vorberatung mit dem Stadtbauamt</i>	<i>2014</i>
<i>Kommunale Vorprüfung</i>	<i>Mai 2015</i>
<i>Kantonale Vorprüfung</i>	<i>20.04. – 30.06.2016</i>
<i>Öffentliche Mitwirkung</i>	<i>12.05. – 10.06.2016</i>
<i>Beschlussfassung Stadtrat</i>	<i>27.09.2016</i>
<i>Beratung und Beschlussfassung Einwohnerrat</i>	<i>18.01.2017</i>
<i>Referendumsfrist</i>	<i>19.01.2017 – 20.02.2017</i>

Die Details zu den verschiedenen Verfahrensstufen sowie den Verfahrensergebnisse sind in den jeweiligen Kapiteln in diesem Planungsbericht aufgeführt.

3 GRUNDLAGEN

3.1 Gesetzliche Grundlagen von Bund und Kanton Basel-Landschaft

- Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) vom 22. Juni 1979
 - Art. 3 Abs. 3-c: [...] Insbesondere sollen Rad- und Fusswege erhalten und geschaffen werden.
 - Art. 19: Land ist erschlossen, wenn für die betreffende Nutzung eine hinreichende Zufahrt besteht [...].
 - Art. 21: Periodische Überprüfung und Anpassung der Planungsinstrumente.

- kantonales Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) vom 08. Januar 1998
 - § 33: Gemeinden sorgen insbesondere dafür, dass die Bauzonen nach voraussichtlichem Bedarf in angemessenen Etappen erschlossen werden.
 - § 34 Abs. 1: Kommunale Strassennetzpläne legen in groben Zügen das öffentliche Strassennetz sowie die Fuss-, Wander- und Radwegnetze fest und [...].
 - § 34 Abs. 5: Kommunale Strassennetzpläne sind gleichzeitig mit den Zonenvorschriften zu erlassen oder nötigenfalls anzupassen.
 - § 36: Die Gemeinden erlassen Erschliessungsreglemente [...].

- kantonales Strassengesetz (StraG) vom 24. März 1986
 - § 6 Abs. 1: Gemeindestrassen [...] erschliessen Baugebiete [...].
 - § 7 Abs. 3: Für die Gemeindestrassen erlassen die Gemeinden Vorschriften [...].

- Verordnung über Fuss- und Wanderwege vom 21. September 2010
 - § 3 Abs. 1: Die Gemeinden ergänzen ihre Strassennetzpläne unter Beachtung des kantonalen Richtplans mit den Fuss- und Wanderwegnetzen über das ganze Gemeindegebiet und ihre Strassenreglemente mit den Bestimmungen zu den Fuss- und Wanderwegen.

3.2 Kantonale Planungsgrundlagen

- kantonale Richtplanung bzw. Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur
- div. Arbeitshilfen / Wegleitungen / Mustervorlagen des Amtes für Raumplanung
- digitale Datengrundlagen (Zonenplan Siedlung, Fuss- und Wanderwege, kantonale Radrouten, usw.)
- Vision 2020/25 kantonales Radroutennetz
- Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation, 2012

3.3 Kommunale Planungsgrundlagen

3.3.1 Übersicht

- Strassennetzplan Siedlung, Stadt Liestal, 2010 mit RRB Nr. 0805 vom 8. Juni 2010
- Reglement über das Strassenwesen von 1970
- Verkehrskonzept Liestal, Zwischenbilanz 2014
- Richtplan 95, Stadt Liestal, 1995
- Schwachstellenanalyse Radrouten, Stadt Liestal 2009
- Schwachstellenanalyse Fussverkehr, Stadt Liestal 2009
- Strassennetzplanungen der Nachbargemeinden

3.3.2 Strassennetzplan 2010

Die revidierten Zonenvorschriften Siedlung, inkl. Strassennetzplan, der Stadt Liestal wurden im Jahr 2010 in Kraft gesetzt. Im Regierungsratsbeschluss Nr. 0805 vom 8. Juni 2010 wurden betreffend Strassennetzplan einige Mängel festgestellt, welche zu beheben sind:

- Begegnungszonen und Tempo 30-Zonen
Innerhalb der Begegnungs- und Tempo-30-Zonen wurde darauf verzichtet, eine Strassenklassifizierung vorzunehmen. Dieser Mangel muss innert drei Jahren behoben werden.
- Fuss- und Wanderwege
Es wurde auf eine differenzierte Darstellung der Fuss- und Wanderwege verzichtet und weder ein Wanderwegnetz noch ein Fusswegnetz dargestellt. Es bleibt daher unklar ob und wie Sammel- und Erschliessungsstrassen die Sicherheit der Fussgänger gewährleisten. Dieser Mangel muss innert drei Jahren behoben werden.
- Reglement über das Strassenwesen
Die Stadt Liestal wird ersucht, das Reglement über das Strassenwesen von 1970 im Sinne der heutigen Gesetzgebung zu überarbeiten.
- Lage Schöntalweg
Die Lage des Schöntalwegs ist nicht korrekt, die Brücke quert weiter östlich. Der Darstellungsfehler ist zu beheben.
- Kantonale Radroute Tunneloberfläche
Die Führung der kantonalen Radroute auf der Tunneloberfläche entspricht der Absicht der kantonalen Verwaltung. Die Linienführung via Hammerstrasse wurde bisher nicht geändert, im Strassennetzplan ist daher die rechtskräftige Linienführung darzustellen.
- Kantons- und Bundesstrassen
Die Aussagen über Kantons- und Bundesstrassen haben sich an die heute geltenden Planungsinstrumente (regionale Strassennetzpläne etc.) zu halten. Die Fraumattstrasse/Erzenbergstrasse muss als Kantonsstrasse klassifiziert werden. Gasstrasse, Weiherweg, Rosenstrasse und Militärstrasse wurden nur unter Vorbehalt als Kantonsstrassen genehmigt.

3.3.3 Richtplan '95

Der Richtplan '95 behandelt das Thema Langsamverkehr ausführlich. Folgender Leitsatz wird formuliert:

„Die peripheren Wohn- und Arbeitsplatzgebiete werden durch attraktive Fuss- und Radwege sicher mit dem Stadtzentrum verbunden.“

Des Weiteren werden folgende Ziele gesetzt:

- Die Verbindungen sind direkt und wo möglich abseits vom motorisierten Verkehr anzulegen.
- Beim Zusammentreffen mit dem Netz des motorisierten Verkehrs, insbesondere bei Querungen, muss mit gestalterischen und organisatorischen Mitteln eine hohe Sicherheit gewährleistet werden. Der Realisierung von sicheren Querungen ist hohe Priorität zuzumessen.
- Die Wege sind mittels Linienführung und Ausstattung so anzulegen, dass auch nachts eine grösstmögliche Sicherheit gewährleistet werden kann. Wo dies nicht möglich ist, sind Alternativrouten vorzusehen.

Folgende Grundsätze für die Netzgestaltung wurden aufgestellt:

- Der Langsamverkehr muss sich auf allen Verkehrsachsen grundsätzlich sicher bewegen können.
- Das speziell bezeichnete Netz für den Langsamverkehr verbindet alle wichtigen öffentlichen und privaten Infrastruktureinrichtungen mit den Quartieren. Der Schulwegsicherung wird besondere Beachtung geschenkt.
- Die Realisierung eines durchgehenden Netzes wird hoch gewichtet.
- Fusswege und Strassenquerungen sind nach Möglichkeit kinderwagen- und rollstuhlgängig auszugestalten.

Der Richtplan '95 definiert zudem ein generelles Radroutenkonzept sowie ein Fusswegkonzept. Die Inhalte des Richtplans '95 wurden bisher nicht in die Strassennetzplanung übernommen.

Die Aussagen aus dem Richtplan '95 sind auch heute mehrheitlich stimmig und sollen im Strassennetzplan eine rechtsverbindliche Verankerung finden.

3.3.4 Schwachstellenanalysen Fussverkehr und Radrouten 2009

In der Schwachstellenanalyse Fussverkehr wurde 2009 mittels eines „Pedestrian Audits“ auf Rundgängen mit der Bevölkerung Schwachstellen ermittelt.

In der Schwachstellenanalyse Radrouten hat ein auf Langsamverkehr spezialisiertes Ingenieurbüro die kommunalen und kantonalen Radrouten sowie deren Schwachstellen ermittelt.

Das bei der Schwachstellenanalyse Fussverkehr fehlende Fusswegnetz soll ergänzt werden und zusammen mit den kommunalen Radrouten rechtsverbindlich festgesetzt werden.

4 FUSSWEGNETZ

4.1 Zielsetzungen

Die Ziele der Fusswegnetz-Planung orientieren sich am Richtplan `95:

- **durchgehendes, sicheres und direktes Fusswegnetz** von allen Quartieren ins Stedtli und zu öffentlichen und privaten Infrastruktureinrichtungen
- möglichst **abseits vom motorisierten Verkehr**
- nach Möglichkeit **kinderwagen- und rollstuhlgerecht**

4.2 Grundsätze betreffend Ausbaustandard

Das Fusswegnetz der Stadt Liestal folgt folgenden Grundsätzen:

- **Alle Strassen**, mit Ausnahme der kantonalen Autostrasse A22, **müssen grundsätzlich für Fussgänger sicher begehbar sein.**
- **Die „Hauptverbindungen Fussverkehr“ verbinden alle Quartiere mit dem Stedtli und den wichtigen Infrastruktureinrichtungen.**
Der Ausbau ist möglichst auf die Bedürfnisse von Kindern, älteren Menschen sowie Menschen mit einer Behinderung (Sehbehinderung, Hörbehinderung, körperliche Behinderung) abgestimmt.
- **Die „Nebenverbindungen Fussverkehr“ sind grösstenteils quartierinterne Verbindungen und Teile des Schulwegs.**
Sie sind sie möglichst kindergerecht auszubauen. Ein durchgehend behindertengerechter Ausbau kann in vielen Fällen aufgrund des Terrains (Gefälle, Treppen) und der Besitzverhältnisse (bestehende Schleichwege auf oder angrenzend an Privatparzellen etc.) nicht erfolgen.
- **Die „sonstigen Fussverkehrsverbindungen“ sind nicht Teil des übergeordneten Fussverkehrsnetzes und erschliessen Areale oder bilden Abkürzungen.**
An den Ausbau werden keine speziellen Forderungen gestellt.

Die Fussverbindungen sind unterteilt in „bestehend“, „geplant“ und „vorläufiger Verlauf“. Aufgrund der teilweise langen Planungshorizonte, haben die Wegstrecken mit der Signatur „vorläufiger Verlauf“ grundsätzlich betreffend Verkehrssicherheit etc. den Anforderungen ans „bestehende“ Netz zu genügen.

4.3 Ausgangspunkte und Ziele des Fussverkehrs

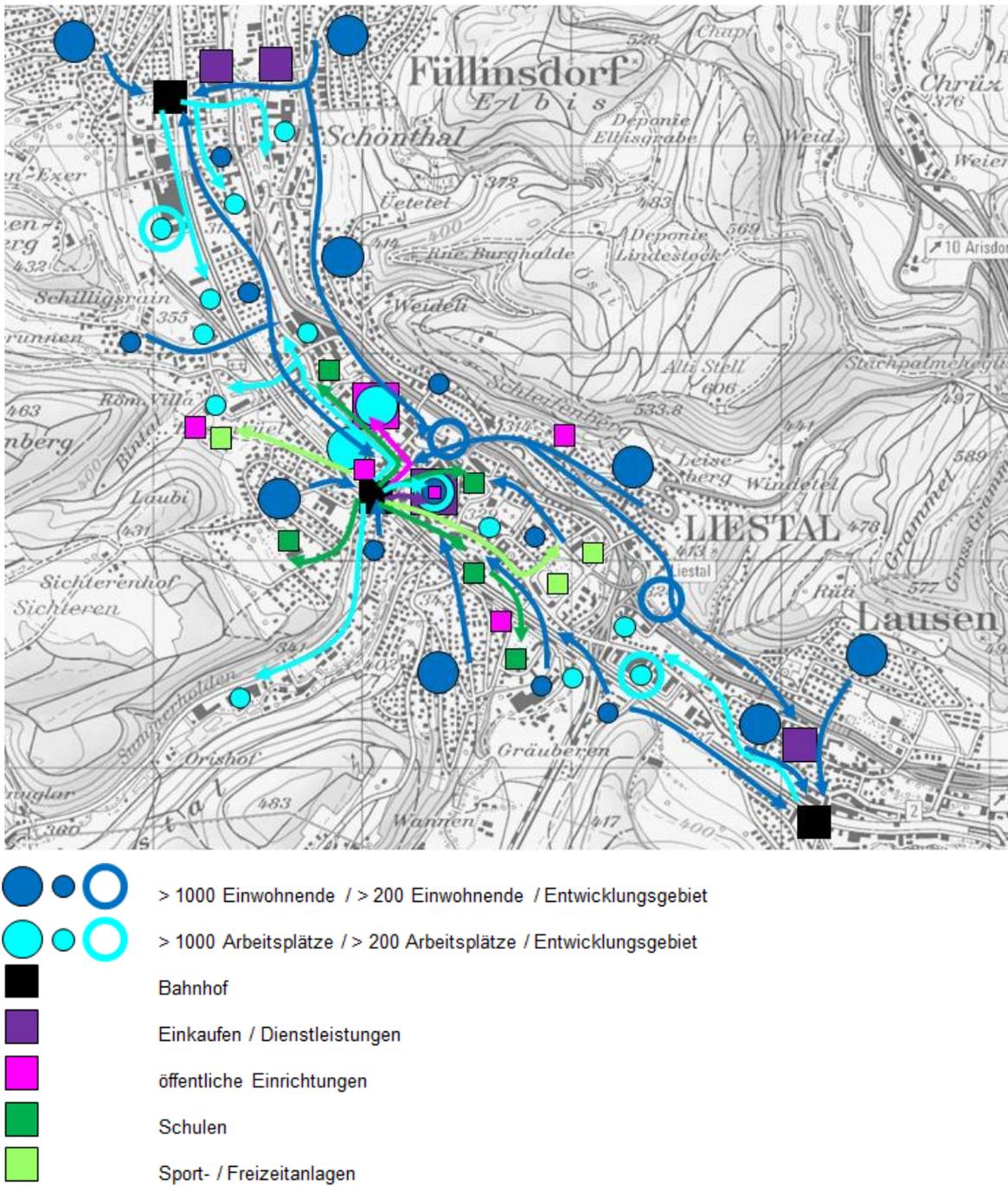


Abb. 1. Hauptziele und Langsamverkehrsströme (Plangrundlage geoview.bl.ch von 17.12.2015)¹

¹ Zahlen zu Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte stammen aus dem Geoportall des Bundes (siehe Anhang).

Liestal hat als Wohnort für 14'000 Personen (Stand 2015) und als Arbeitsort für 16'000 Arbeitnehmende (Stand 2013) sowie als regionales Zentrum und Kantonshauptort mit entsprechenden Einrichtungen und Dienstleistungen rege Fussgängerbeziehungen. Folgende Ausgangs- und Zielorte sind besonders relevant:

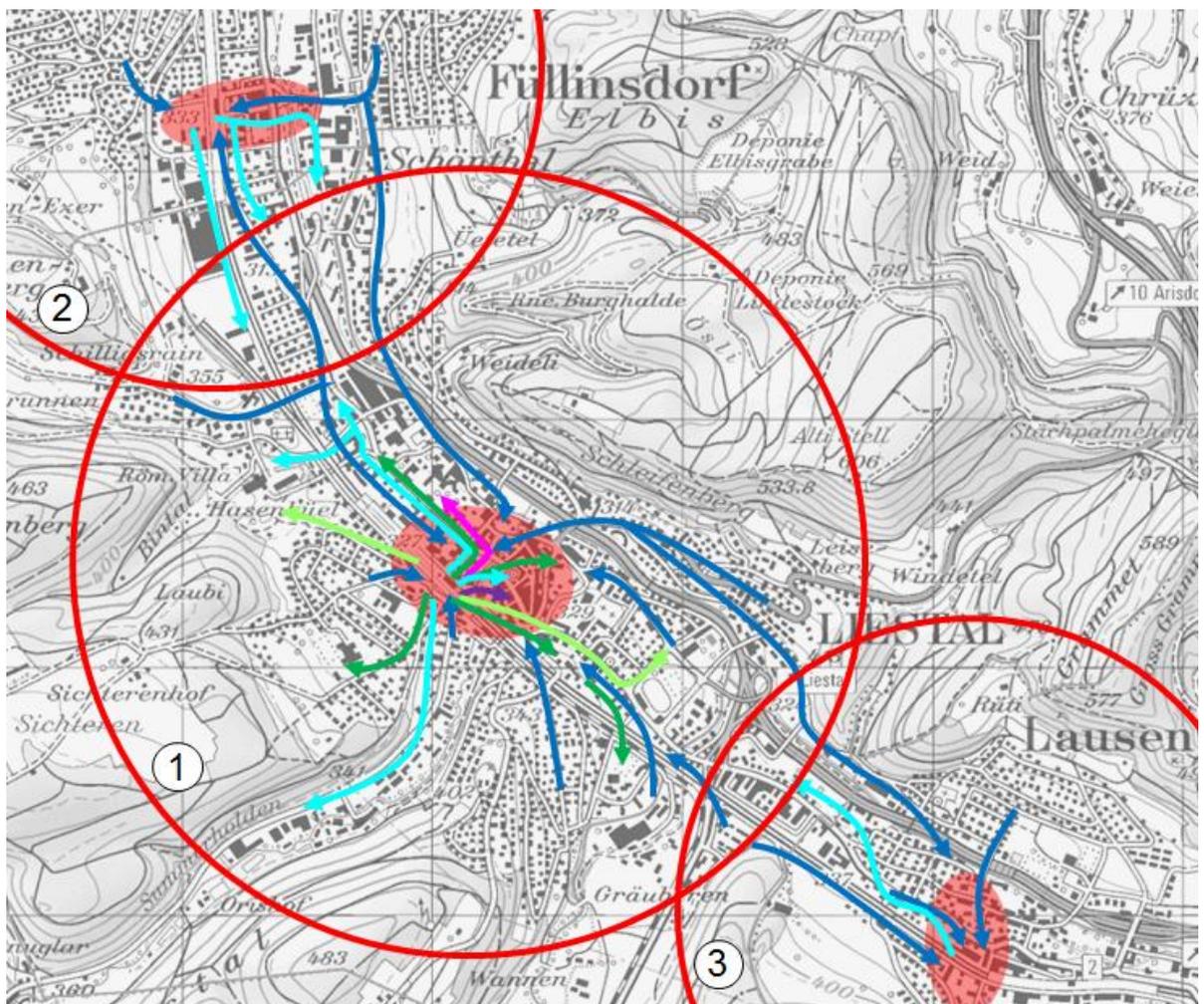
Ausgangsorte

- Wohnquartiere: 14'000 Einwohnerinnen und Einwohner
 - Quartiere mit über 1000 Einwohnerinnen und Einwohnern: Sichertern, Burg, Schleifenberg und Fraumatt Bahnhof
 - Quartiere mit 200 – 1000 Einwohnerinnen und Einwohnern: Stedtli, Schwiri/Oristal, Frenkenbündten/Benzbur, Gräubern, Rosen, Erzenberg, Unterfeld, Radacher und Goldbrunnen/Munzach.
 - Quartiere mit einem Entwicklungspotential für über 1000 Einwohnerinnen und Einwohner: Zentrum Nord, Heidenloch
- teilweise Arbeitsplätze (z.B. Mittagspause)
- Bahnhof
- öffentliche Parkieranlagen im Umfeld Stedtli - Bahnhof

Zielorte

- Arbeitsplätze: 16'000
 - kantonale Verwaltung und Spital als grosse Arbeitgeber in Zentrumsnähe
 - Arbeitsplatzgebiete von kantonaler Bedeutung nahe der Frenkendörfer und der Lausener Grenze mit Entwicklungspotential
- Bahnhof
- Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungsangebote:
 - Stedtli
 - Schönthal Füllinsdorf / Oberfeld Frenkendorf
 - Lausen Dorf
- Öffentliche Einrichtungen:
 - Spitäler (Kantonsspital, Psychiatrische Klinik)
 - Kantons- und Stadtverwaltung
 - Alters- und Pflegeheime
 - Kantonsbibliothek
- Kantonale Schulen:
 - Sekundarschule
 - Gewerblich-industrielle Berufsfachschule
 - Kaufmännische Berufsfachschule
 - Gymnasium
 - Pädagogische Hochschule
- Sport- und Freizeitanlagen:
 - Schwimmbad und Sportanlagen Gitterli
 - Tierpark Weiermätteli

Viele Nutzungen konzentrieren sich in der Umgebung des Stedtli und des Bahnhofs. Die Fussgängerbeziehungen verlaufen daher mehrheitlich radial zwischen den Quartieren und dem Zentrum. Eine Ausnahme bilden Randbereiche der Siedlung ergolzauf- und –abwärts. Aufgrund der weitgehend durchgängigen Besiedelung des Talraums orientieren sich die Fussgängerbeziehungen hier auch in Richtung der Zentren der Nachbargemeinden. Besonders enge Verflechtungen bestehen zwischen den nördlichen Quartieren Liestals und dem „Zentrum“ Frenkendorf/Füllinsdorf mit dem Bahnhof sowie den Einkaufszentren Schönthal Füllinsdorf und Coop Frenkendorf. Die Verflechtung zu Lausen ist zurzeit noch nicht so ausgeprägt, wird aber mit der Entwicklung des Heidenlochquartiers zunehmen.



Langsamverkehrsströme



Einzugsgebiete Ziel- / Ausgangsorte Langsamverkehr

1) Liestal (Bahnhof, Stedtli)

2) Frenkendorf/Füllinsdorf (Bahnhof, Schönthal)

3) Lausen (Bahnhof, Dorf)

Abb. 2. Langsamverkehr Einzugsgebiete (Plangrundlage geoview.bl.ch von 17.12.2015)

Vergleiche dazu auch Anhang 3, Hotspots Stadt Liestal.

4.4 Hauptverbindungen Fussverkehr

4.4.1 Grundsätzliche Überlegungen

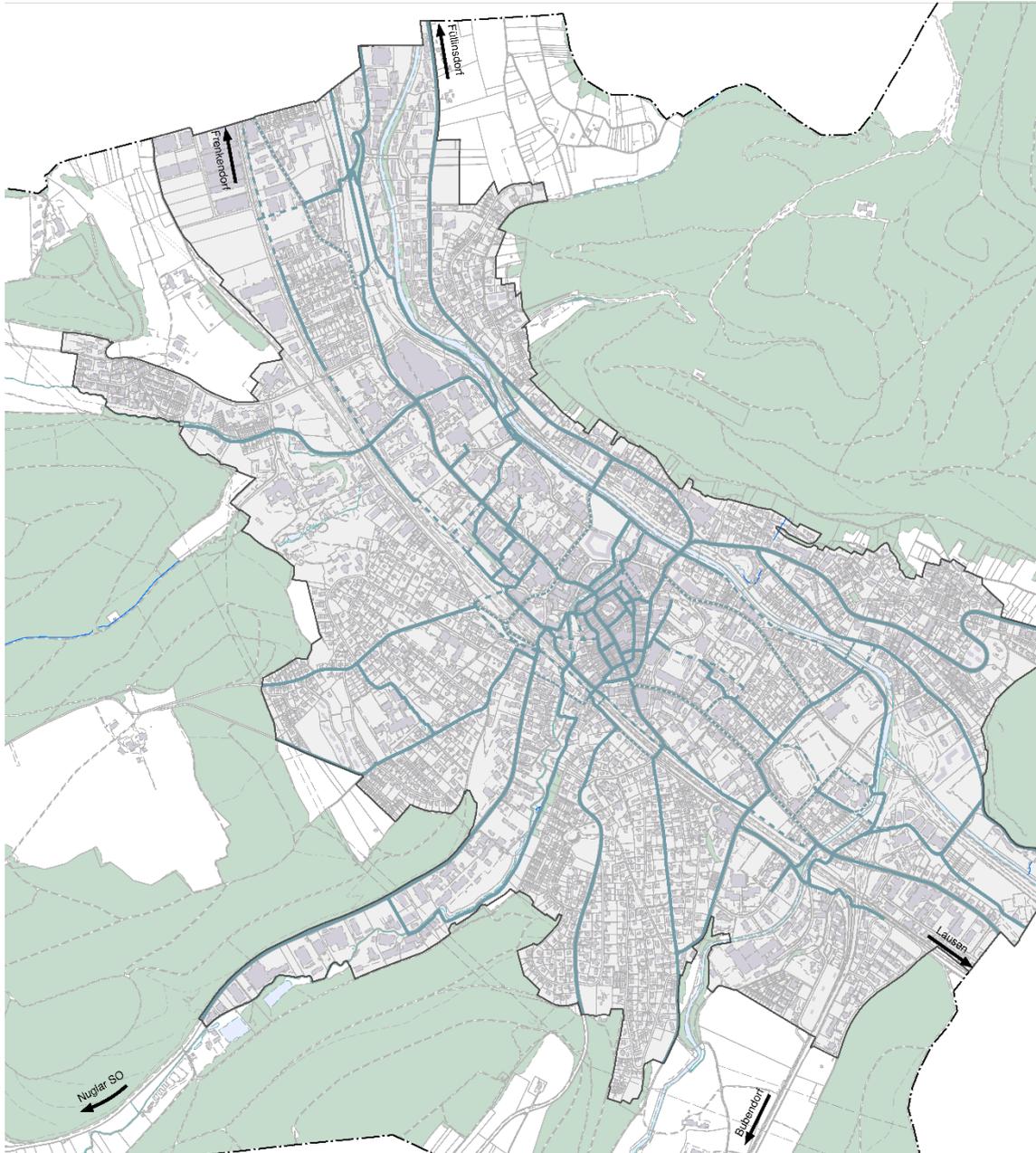


Abb. 3. Hauptfusswegverbindungen

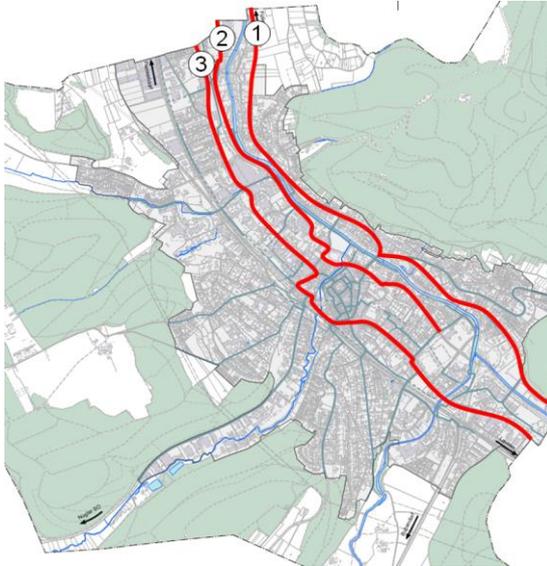
Aufgrund der vornehmlich radial, auf das Zentrum (Stedtl, Bahnhof) zulaufenden Fussgängerbeziehungen, zeichnet sich das Haupt-Fusswegnetz durch eine **grosse Dichte im Zentrum** aus. Mit abnehmender Fussgängerdichte nimmt auch die Fusswegdichte ab.

Die Erschliessung der Quartiere erfolgt über **4 Tal-Längsverbindungen** und **7 Querverbindungen**. Drei der vier Längsverbindungen liegen entlang der siedlungstrennenden Strukturen Ergolz/Autostrasse A22 und der Bahnlinie SBB. Die Querspangen orientieren sich an den bestehenden Übergängen über dieselben.

Grosse Veränderungen wird der **Vierspurausbau-SBB** mit sich bringen, der die Möglichkeit bietet, die Langsamverkehrsübergänge neu anzuordnen. Dies betrifft insbesondere eine neue Überführung im Bereich Sichertenstrasse-Floraweg und eine Längsverbindung südlich der Geleise.

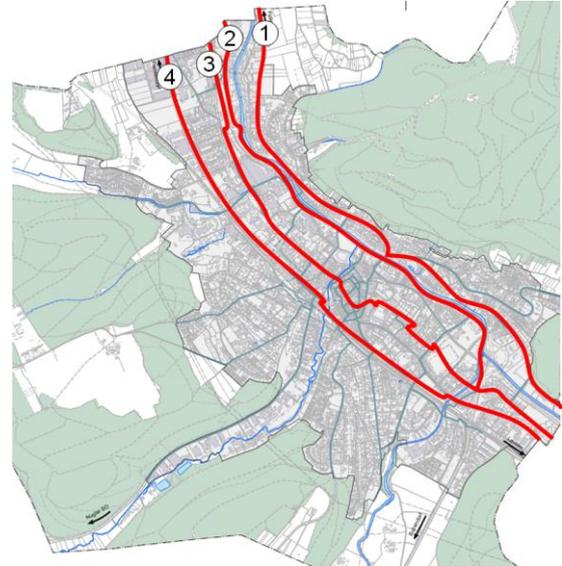
4.4.2 Tal-Längsverbindungen

Heutige Tal-Längsverbindungen



1. Fraumattstrasse-Erzenbergstrasse-Heidenlochstrasse
2. Rosenstrasse-Gerberstrasse-Weierweg-Gasstrasse-Mühlemattweg-Weiermattstrasse
3. Kasernenstrasse-Rheinstrasse

Künftige Tal-Längsverbindungen



1. Fraumattstrasse-Erzenbergstrasse-Heidenlochstrasse
2. Ergolzuferweg
3. Gitterliareal-Allmendstrasse-Friedhofareal-Kasernenareal-Stedtli-Rheinstrasse
4. nordöstlich der Bahnlinie

Abb. 4. Tal-Längsverbindungen Fussverkehr

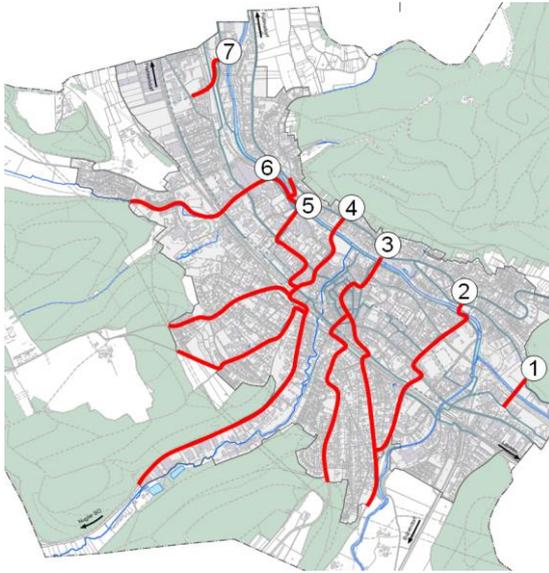
1. Die Verbindung Fraumattstrasse-Erzenbergstrasse-Heidenlochstrasse bleibt in der heutigen Linienführung bestehen. Es handelt sich dabei um bestehende oder künftige Sammelstrassen der Stadt ohne regionale Funktion (Verkehrsbelastung ca. 5700 Fahrzeuge am Tag, siehe Anhang 1). Sie sind daher für die Führung einer Fussweghauptverbindung grundsätzlich geeignet. Zudem fehlt hier die Möglichkeit einer Alternativroute. Nordöstlich steigt das Gelände zum Schleifenberg stark an und eignet sich daher nicht als Hauptfusswegverbindung. Entlang der Ergolz besteht eine kleinteilige Parzellenstruktur, wo teilweise auch neuere Überbauungen bestehen. Das Veränderungspotenzial ist entsprechend klein.
2. Die Verbindung Rosenstrasse-Gerberstrasse-Weierweg-Gasstrasse-Mühlemattweg-Weiermattstrasse ist eine wichtige Fusswegverbindung in Richtung Sportanlagen-Gitterli und den Stadtteil „Liestal Nord-Ost“. In die andere Richtung erschliesst der Mühlemattweg und die neue Langsamverkehrsbrücke über die A22/Ergolz den Stadtteil „Liestal Nord“.

Für den Fussverkehr ist die Rosenstrasse aufgrund des Verkehrsaufkommens und des engen Strassenquerschnitts unattraktiv. Die Anzahl Fussgänger im Quartier nimmt mit der Realisierung der diversen Quartierplanüberbauung im Stadtteil „Zentrum Nord“ wesentlich zu. Im Rahmen der Strassennetzplanung wurde daher für diese Fusswegverbindung eine Alternative gesucht. Eine kurzfristige Lösung kann nicht angeboten werden, weswegen die Rosenstrasse als Hauptverbindung „vorläufiger Verlauf“ noch länger bestehen bleibt und den Anforderungen an eine Hauptverbindung Fussverkehr genügen muss. Mit dem geplanten Ausbau der Rosenstrasse als Kantonsstrasse wird eine Verbesserung angestrebt. Mit dem Ergolzuferweg besteht teilweise bereits ein Weg, welcher als attraktive Fusswegverbindung dienen kann. Der Ausbau entspricht allerdings nicht den Anforderungen an eine Hauptverbindung, auch bestehen gewichtige Lücken, die geschlossen werden sollten. Auch weiter Ergolz-abwärts sind die Einrichtung und der Ausbau des Ergolzuferwegs sinnvoll. Falls der Zentrumsanschluss an die A22 realisiert wird, wird auf dem Abschnitt Gasstrasse-Weierweg der Verkehr markant zunehmen. Die Führung einer Hauptfusswegverbindung entlang und über diese Strassen wäre unattraktiv. Der Weg entlang der Ergolz präsentiert sich als gute Alternative, welche im Stadtteil „Zentrum Nord“ mit den geplanten Quartierplanüberbauungen auch umgesetzt wird. In der Gestaltungsfreiheit einschränkend wirkt die Gewässerschutzverordnung, welche innerhalb des Gewässerraums nur Fusswegverbindungen zulässt.

3. Die dritte Fussweg-Längsverbindung verläuft auf der Achse Kasernenstrasse-Stedtli-Rheinstrasse. Die Kasernenstrasse ist eine Kantonsstrasse mit einer regionalen Funktion und mit einem täglichen Verkehr von ca. 14'000 Fahrzeugen belastet. Im Rahmen der Neuordnung des Kantonsstrassennetzes in Liestal soll die Kasernenstrasse vermehrt nach den Ansprüchen des Langsamverkehrs ausgebaut werden. Die Führung einer Hauptfusswegverbindung ist grundsätzlich denkbar. Langfristig soll aufgrund der Situation an der Rosenstrasse der Ergolzuferweg als Hauptfusswegverbindung ausgebaut und die Rosenstrasse zur Nebenfusswegverbindung abgestuft werden. Dadurch fehlt eine Hauptfusswegverbindung im mittleren Bereich zwischen Rosenstrassen und Kasernenstrasse. Als zusätzliche Hauptfusswegverbindung wird daher eine Route über die Gitterli-Sportanlagen, den Friedhof und das Kasernenareal in Richtung Stedtli festgelegt. Diese Routenführung ist als langfristige Vision zu verstehen, alle drei Areale stehen kurz- bis mittelfristig nicht zur Verfügung. Mit der Realisierung dieser Verbindung wird die Kasernenstrasse als Hauptfusswegverbindung überflüssig. Nördlich des Stedtli verläuft die Hauptfusswegverbindung weiterhin auf der Rheinstrasse, da das Spital so optimal erschlossen ist.
4. Als zusätzliche Hauptfusswegverbindung soll ein Fussweg nordöstlich der Bahnlinie SBB von Lausen in Richtung Frenkendorf/Füllinsdorf eingerichtet werden. Diese Verbindung dient der optimalen Erschliessung des Bahnhofs für die Fussgänger. Als Längsverbindung nimmt sie die Fussgängerströme der Querverbindungen auf und führt diese auf direktem Weg zum Bahnhof. Diese Verbindung ist heute lückenhaft und daher als langfristige Vision zu verstehen. Die Lücken bestehen grösstenteils auf Parzellen wo Umnutzungen geplant sind (Areal kantonale Verwaltung) oder auf Parzellen mit einer geringen baulichen Dichte, wo eine Nachverdichtung denkbar wäre.

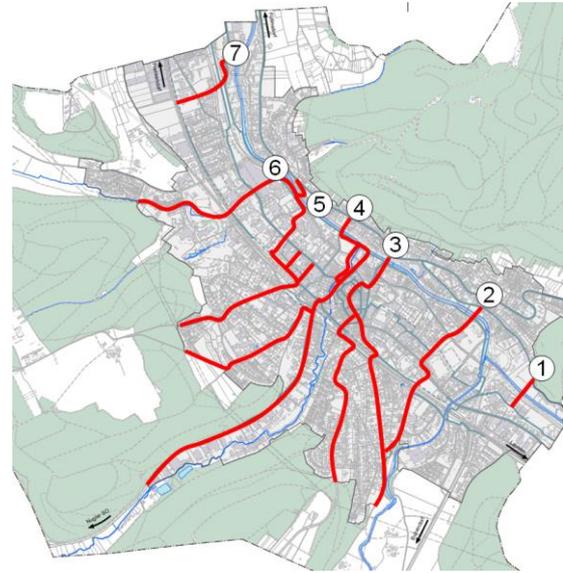
4.4.3 Tal-Querverbindungen

Heutige Tal-Querverbindungen



1. Grammetstrasse-Altbrunnenweg
2. Heidenlochstrasse-Uferwegsteg-Militärstrasse-Gitterlistrasse
3. Aridöferstrasse-Gestadeckplatz-Stedtli-Burgstrasse-Langhagstrasse / -Gartenstrasse-Quellenweg-Seltisbergerstrasse
4. Erzenbergstrasse-Gasstrasse-Bahnhofstrasse-Unterführung SBB-Oristalstrasse / Tiergartenstrasse / Sichtenstrasse
5. Fussgängerbrücke A22-Mühlemattstrasse-Feldsägeweg-Floraweg-Bahnhof
6. Fussgängerbrücke A22-Eichenweg-Spitalstrasse-Goldbrunnenstrasse
7. Hammerweg-Seidenweg

Künftige Tal-Querverbindungen



1. unverändert
2. neue Position Uferwegsteg
3. neue Situation Bahnübergang durch Vier-spurausbau SBB
4. Erzenbergstrasse-Ergolzuferweg-
 - a) Orisbach-Brunnwegli-Rheinstrasse-Freihofgasse /
 - b) Osboplatz-Schleifewuhrweg-
Allee-Unterführung SBB-Oristalstrasse / Tiergartenstrasse / Sichtenstrasse
5. zusätzliche direkte Verbindungen Rheinstrasse - Bahnhof
6. unverändert
7. Weiterführung Seidenweg bis über Gleise

1. Die Verbindung Grammetstrasse-Altbrunnenweg bleibt im heutigen Verlauf bestehen.
2. Die Verbindung Heidenlochstrasse-Militärstrasse-Gitterlistrasse bleibt im Wesentlichen in der Routenführung bestehen. Der Uferwegsteg wird bei der geplanten Erneuerung der A22 ersetzt werden müssen. Eine Verlegung auf die Achse Militärstrasse hat den Vorteil einer direkteren Linienführung der Hauptfusswegverbindung. Die betroffenen Grundstücke sind im Eigentum des Kantons (Parzellen Nr. 1675, 3233, 5454) und der Stadt (Parzellen Nr. 5453).
3. Die Verbindung Aridörferstrasse-Gestadeckplatz-Stedtli-Burgstrasse bleibt bestehen. Die Verbindung in Richtung Langhagstrasse/Seltisbergerstrasse wird durch den Vierspurausbau SBB mit neuen Unterführungen attraktiver und behindertengerecht ausgestaltet. Zudem prüft die Stadt im Rahmen der Bahnhofentwicklung eine direkte Verbindung vom Stedtli zum Bahnhof („Elefantenbrüggli“).
4. Aufgrund der Option eines Zentrumsanschlusses an die A22 und des Vierspurausbaus SBB wird die Hauptfussverkehrsverbindung Erzenbergstrasse-Gasstrasse-Bahnhofstrasse-Unterführung SBB-Oristalstrasse / Tiergartenstrasse / Sichernstrasse angepasst. Mit dem Zentrumsanschluss wäre die Gasstrasse aufgrund des Mehrverkehrs für den Fussverkehr nicht mehr attraktiv. Der Kanton rechnet mit einer neuen Langsamverkehrsbrücke zwischen der Erzenbergstrasse und dem Stadtteil „Zentrum Nord“. Von dort aus verläuft die Verbindung ein Stück entlang der Ergolz und dann via Grienmattweg über die Gerberstrasse und von dort weiter via Schleifewuhrweg in die Allee und zum Bahnhof.

Als Variante ist eine Hauptverbindung via Orisbach, Brunnmattwegli, Rheinstrasse, Freihofgasse, Allee zum Bahnhof vorgesehen. Diese Variante ist im Agglomerationsprogramm beschrieben, bietet aber die Schwierigkeit, dass die Sichtweiten für eine Fussgängerquerung bei der Gerberstrasse bei Tempo 50 zu klein sind. Eine Reduktion der Geschwindigkeit auf dieser Achse wäre Voraussetzung für diese Querung. Zusätzlich besteht am Ende des Brunnmattweglis eine Treppe als Hindernis.

Mit dem Vierspurausbau wird neben der Personenunterführung auf der Höhe Oristalstrasse /Tiergartenstrasse eine zweite Personenunterführung auf der Höhe Sichernstrasse angeboten.
5. Die Verbindungen von Liestal „Nord“ in Richtung Stedtli verlaufen nach wie vor via neue Fussgängerbrücke A22-Mühlemattstrasse-Feldsägweg zur Rheinstrasse. Von dort aus soll es mittelfristig mehrere neue, direkte Verbindungen zum Bahnhof geben (Projekt Agglomerationsprogramm, Quartierplan Bahnhof Corso). Die bestehenden Fusswegverbindungen im Bereich der kantonalen Verwaltung sind zusätzlich als Hauptverbindungen aufgeführt.
6. Die Verbindung vom Stadtteil „Liestal Nord“ in Richtung Goldbrunnental verläuft wie bisher via neue Fussgängerbrücke A22-Eichenweg-Spitalstrasse-Goldbrunnenstrasse.
7. Die Verbindung Hammerstrasse – Hammerweg – Seidenweg wird verlängert bis in die Industriestrasse.

4.5 Nebenverbindungen Fussverkehr

4.5.1 Fusswegnetz

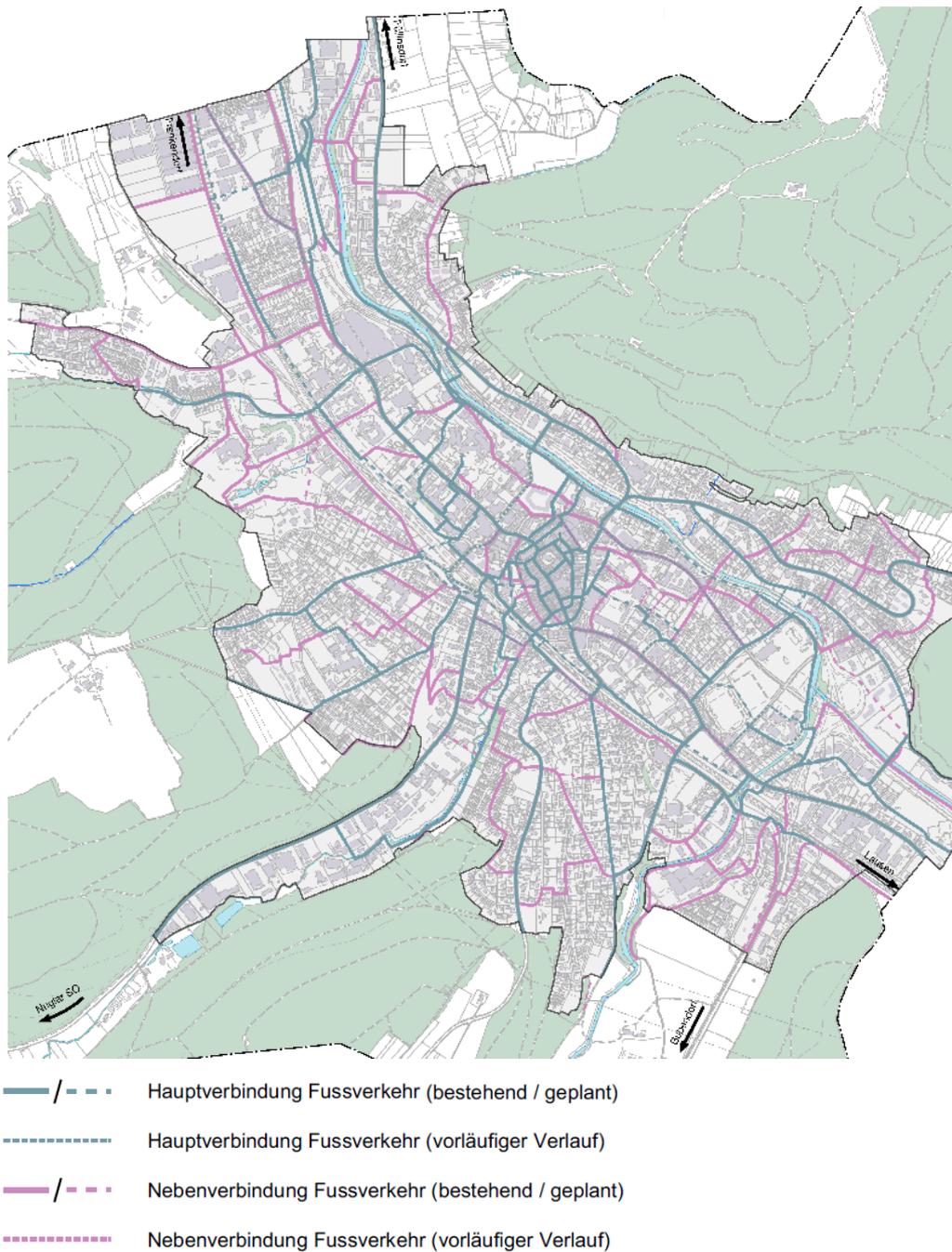


Abb. 5. Heutige und künftige Tal-Querverbindungen Fussverkehr

Die Nebenverbindungen Fussverkehr erschliessen die Quartiere und wirken als Zubringerverbindungen zu den Hauptverbindungen Fussverkehr.

4.5.2 Netzänderungen

Folgende neuen Nebenverbindungen sind geplant:

- Gräubern: entlang der Waldenburgerstrasse (Erschliessung WB-Station)
- Heidenloch: Verbindung zwischen Grammetstrasse und Kasinostrasse
- Weiermätteli: Verbindung zwischen Laubiboden und Hasenbüel
- Oristal: Verbindung zwischen Sichtern und Oristal
- Langhag: Verbindung zwischen Spittelerstrasses und Rehagstrasse
- Friedhof: Verbindung zwischen Friedhof und Nonnenbodenweg, zu Lasten der bestehenden Querverbindungen

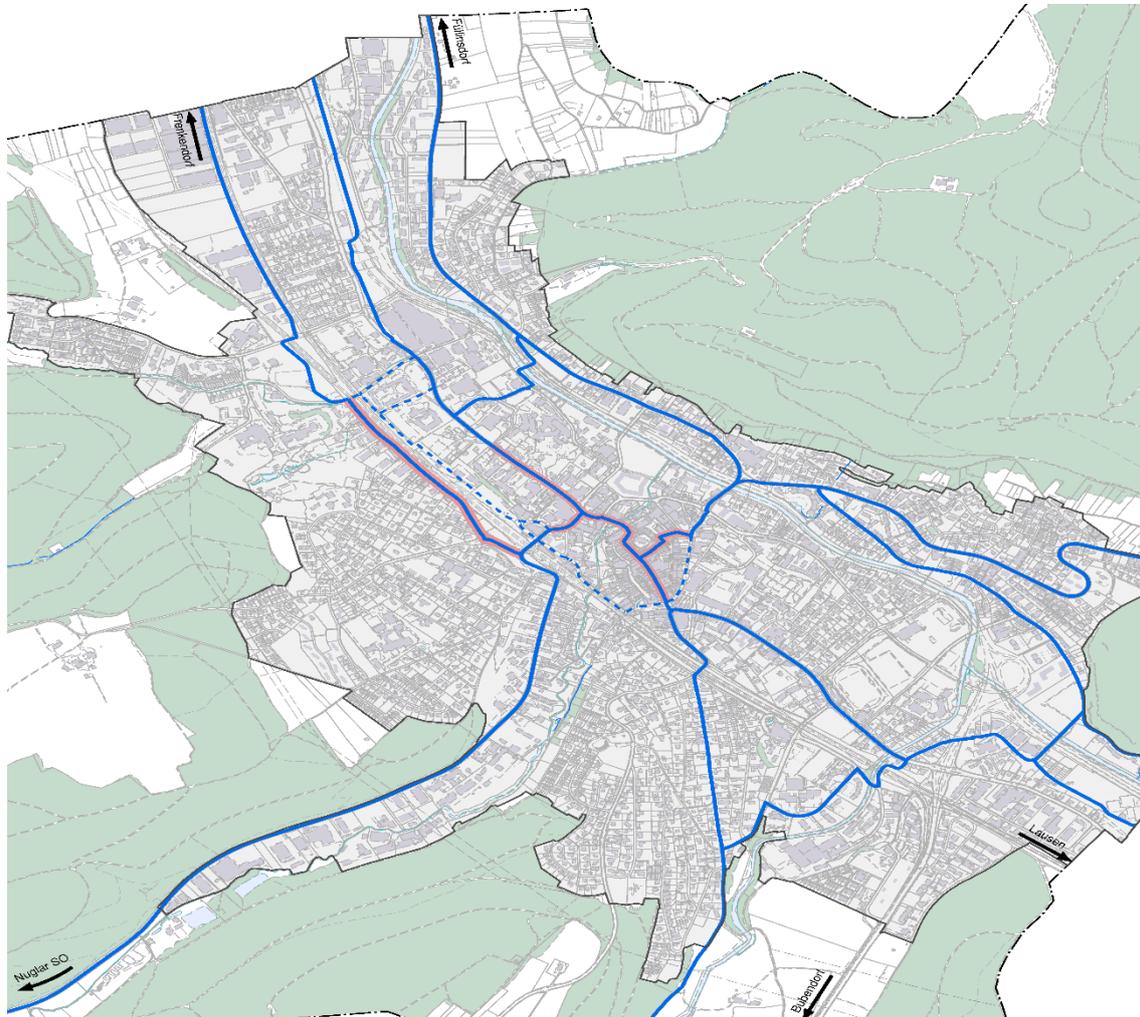
4.6 Wanderwege

Die Wanderwege wurden vom kantonalen Richtplan übernommen.

5 RADROUTEN

5.1 Kantonale Radrouten

5.1.1 Radroutennetz



- Radroute kantonal (bestehender Verlauf)
- - - Radroute kantonal (geplanter Verlauf)
- Radroute kantonal (aufzuheben)

Abb. 6. Kantonale Radrouten

5.1.2 Netzänderungen

Die kantonalen Radrouten mit Netzergänzungen und –erweiterungen wurden aus der „Vision 2020/25 kantonales Radroutennetz“ vom Kanton übernommen.

5.2 Kommunale Radwege

5.2.1 Radwegnetz

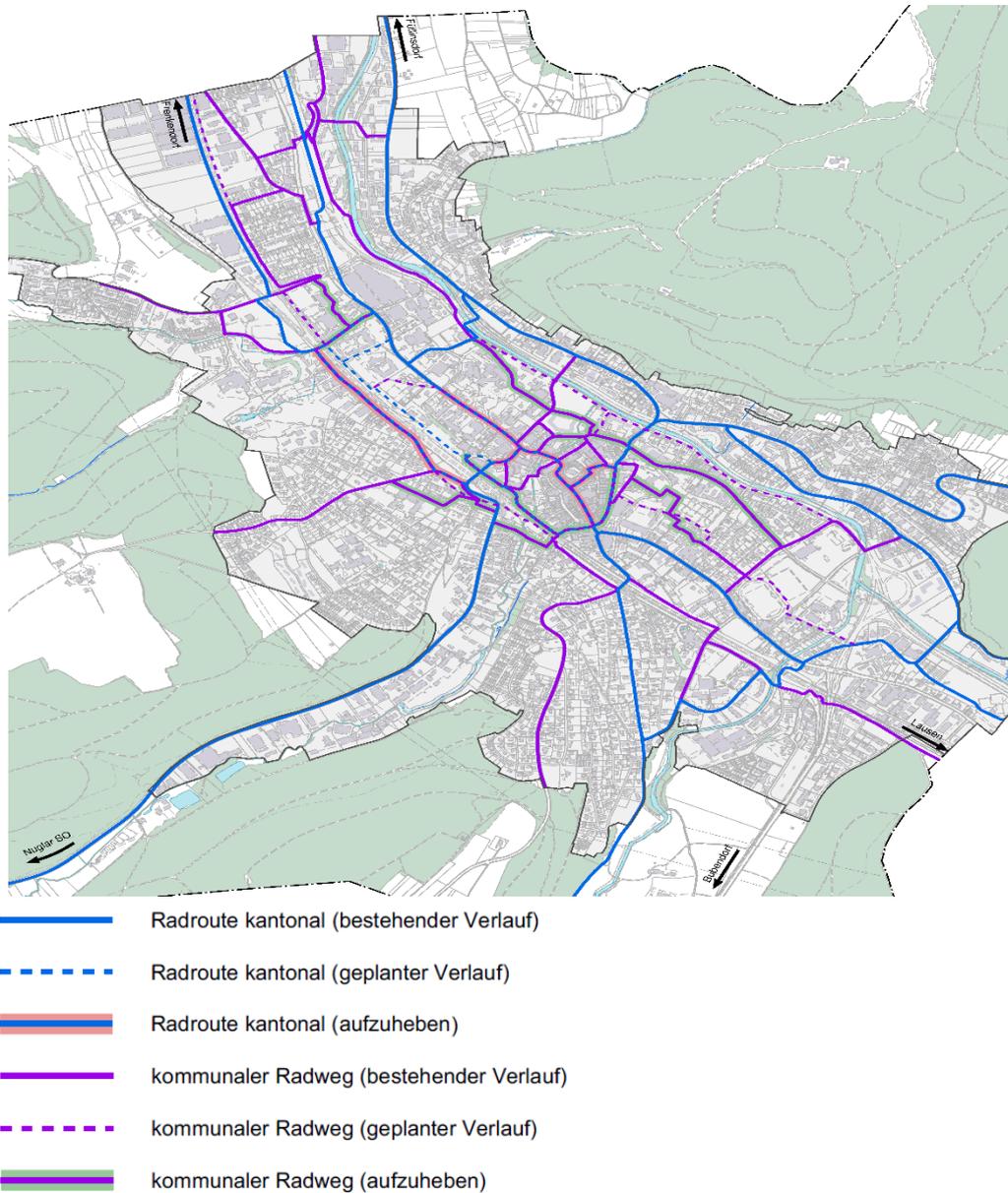


Abb. 7. Kantonale Radrouten und kommunale Radwege

5.2.2 Netzänderungen

Die kommunalen Radwege wurden aus der Schwachstellenanalyse Radrouten 2009 übernommen und wo nötig ergänzt, so z.B. entlang der Ergolz.

Im Rahmen des Vierspurausbaus SBB soll ein verbesserter Radweg von Bubendorf her kommend entlang der Gleise in Richtung Wiedenhubstrasse geprüft werden.

Aufgrund der geplanten Änderungen der kantonalen Radrouten werden einige kantonalen Radrouten langfristig zu kommunalen Radwegen (Wiedenhubstrasse, Verbindungen im Stedli).

6 MUTATION SAMMEL- UND ERSCHLIESSUNGSSTRASSEN

Die Sammel- und Erschliessungsstrassen weisen gegenüber dem rechtskräftigen Strassennetzplan folgende Änderungen auf:

– **Ergänzung der Erschliessungsstrassen im Stedtli**

Im rechtskräftigen Strassennetzplan wurden in den Begegnungszonen keine Strassenkategorien festgelegt. Dies muss laut Regierungsratsbeschluss nachgeholt werden.

– **Militärstrasse als kommunale Sammelstrasse**

Das Kantonsstrassennetz führt künftig über die Kasinostrasse. Die Militärstrasse wird daher als kommunale Sammelstrasse festgelegt.

– **Kasinostrasse als Kantonsstrasse**

Die Kasinostrasse soll künftig Teil des Kantonsstrassennetzes sein. Die Verhandlungen für die Strassenabtretung zwischen Stadt und Kanton sind bereits weit fortgeschritten. In Absprache mit den kantonalen Behörden wird die Strasse bereits als Kantonsstrasse im orientierenden Planinhalt geführt.

– **Gasstrasse Nord als kommunale Sammelstrasse**

Der nördliche Teil der Gasstrasse (Weierweg – Erzenbergstrasse) bleibt kommunale Sammelstrasse.

– **Fraumattstrasse / Erzenbergstrasse als Kantonsstrasse**

Die Fraumattstrasse / Erzenbergstrasse soll künftig als kommunale Sammelstrasse eingestuft werden. Entsprechende Verhandlungen zwischen Stadt und Kanton finden statt. Bis zum Verfahrensabschluss muss die Strasse als Kantonsstrasse geführt werden. Die im Strassennetzplan 2010 festgelegte und nicht genehmigte Sammelstrasse wird entsprechend mutiert.

– **Neue Erschliessungsstrasse Rheinstrasse – Kreuzbodenweg**

Die neue Strasse erschliesst das Bahnhofsareal (Einstellhallenzufahrt) und den Kreuzboden.

7 ORIENTIERENDE PLANINHALTE

7.1.1 Künftige Kantonsstrasse / Gemeindestrasse (Festsetzung kantonaler Richtplan)

Im orientierenden Planinhalt sind die sich heute noch in Gemeindebesitz befindlichen künftigen Kantonsstrasse mit einem „K“ markiert. Die künftige Sammelstrasse, welche heute noch Kantonsstrasse ist und auch als solche im Strassennetzplan geführt werden muss, ist mit einem „G“ gekennzeichnet.

7.1.2 Schule / Kindergarten, Sport- und Freizeitanlagen

Alle Schulen und Kindergärten sowie Sport- und Freizeitanlagen werden via die Haupt- und Nebenverbindungen Fussverkehr erschlossen. Beide Kategorien sind kindergerecht auszugestalten.

7.1.3 Haltestelle öffentlicher Verkehr Alters- und Pflegeheime

Die beiden Alters- und Pflegeheime sind via eine Hauptverbindung Fussverkehr erschlossen und somit auch für gehbehinderte Personen erreichbar. Für die meisten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs trifft dies ebenfalls zu.

7.1.4 Historische Verkehrswege

Die historischen Verkehrswege mit Substanz wurden aus dem kantonalen Richtplan übernommen. Sie dienen zur Orientierung bei Bauprojekten etc.

8 PLANUNGSPENDENZEN INFOLGE DER PLANUNGSARBEITEN

8.1 Übersicht

Nachfolgend werden die Planungspendenzen der Gemeinde aufgeführt, welche sich infolge der Mutation der Strassennetzplanung ergeben haben.

Planungsinstrument:	Art der Planungspendenz
Strassenreglement 1970	Ausbaustandard Neue Strassenkategorien
Bau- und Strassenlinienplanung	Überprüfung der Bau- und Strassenlinienplanung aufgrund des mutierten Strassennetzplanes und des neuen Strassenreglements

8.2 Anpassungsbedarf Strassenkategorien im Strassenreglement

Die Strassenkategorien richten sich nach § 4 Abs. 1 Strassenreglement der Stadt Liestal. Die Kategorie „Fusswege“ wurde im Strassennetzplan weiter differenziert. Zudem wurde die Kategorie „Wanderweg“ hinzugefügt.

	Strassenkategorie	Funktion
bisher	Sammelstrassen	verbinden einzelne Quartiere unter sich oder mit den Kantonsstrassen
bisher	Erschliessungsstrassen	dienen vorwiegend dem Anwender/-innenverkehr
neu	Hauptverbindung Fussverkehr	wichtigste Fussgängerverbindungen aus den Quartieren ins Stedtli, zum Bahnhof, zu den Sportanlagen etc. Es ist auf die Bedürfnisse von Kindern Rücksicht zu nehmen (Schulweg). Sie sind möglichst behindertengerecht (körperliche Behinderung/Sehbehinderung/Hörbehinderung) und kinderwagentauglich auszubauen. Falls dies aus technischen Gründen nicht möglich sein sollte oder unverhältnismässige Kosten entstehen würden, kann darauf verzichtet werden. Es ist eine Ersatzverbindung anzubieten.
neu	Nebenverbindung Fussverkehr	weitere wichtige Fussgängerverbindungen innerhalb und zwischen den Quartieren Es ist auf die Bedürfnisse von Kindern Rücksicht zu nehmen (Schulweg).
neu	sonstige Fussverkehrsverbindungen	Fusswege, welche Areale erschliessen oder Abkürzungen bilden, aber nicht Teile eines übergeordneten Fusswegnetzes sind.
neu	Wanderwege	regionale Wanderwegverbindungen Ein behindertengerechter Ausbau ist nicht erforderlich.

Damit der Strassennetzplan Wirkung entfalten kann, muss das Strassenreglement der Stadt Liestal entsprechend angepasst, respektive revidiert werden.

9 KANTONALE VORPRÜFUNG

Vorprüfungsbericht vom 30.06.2016		Reaktion des Planungsteams und der Stadt Liestal ✓ Input ARP wird übernommen --- Input ARP wird nicht übernommen K zur Kenntnis	
1. Strassennetzplan Siedlung			
1.1 Mutation / Revision			
Der Plan „Revision Langsamverkehr“ wird als Mutation zum rechtskräftigen Strassennetzplan Siedlung aufgefasst.	Hinweis	Die gesamte Planung wird als Mutation bezeichnet und beim Langsamverkehrsnetz der Hinweis gemacht, dass alle „Fuss-, Wander- und Radwege kommunal“ des Strassennetzplans vom 17.12.2008 aufgehoben werden.	✓
Der Nachführungsplan Grundstrassennetz Siedlung wird als orientierender Planteil betrachtet (Sammel- und Erschliessungsstrassen dürften dabei nicht im rechtsverbindlichen Inhalt sein)	Hinweis	Der Nachführungsplan dient zur Orientierung. Die zugehörigen Legendeneinträge werden in den orientierenden Inhalt verschoben.	✓
Die vier orientierenden Übersichtspläne dienen nur zur Orientierung	Hinweis	Die vier Übersichtspläne dienen zur Orientierung und sind Beilage zum Planungsbericht.	✓
2. Revision Langsamverkehr			
2.1 Gewässerraum			
<p>Fuss- und Radhaupt- und Nebenverbindungen sind nur ausserhalb des Gewässerraumes möglich. Es sind alternative Wegführungen zu erarbeiten.</p> <p>Im Gewässerraum sind lediglich unbefestigte Wege im Sinne von Wanderwegen und schmalen Fusswegen zulässig.</p>	zwingende Vorgabe	Die Wegverbindung wird vom Gewässer abgerückt. Es handelt sich dabei um eine konzeptionelle Festlegung.	✓
2.2 kantonale Radroute			
Die Route Bahnhofplatz – Poststrasse – Wasserturmplatz ist als kantonale Radroute (geplanter Verlauf) einzutragen.	zwingende Vorgabe	wird umgesetzt	✓
Die kantonale Route zwischen Rheinstrasse und der neuen Radroute nördlich der Geleise (gemäss QP Bahnhofcorso) verbinden.	zwingende Vorgabe	wird umgesetzt	✓
Nach dem Vierspurausbau SBB ersetzt die kantonale Radroute via Bahnhofplatz-Poststrasse-Wasserturmplatz-Büchelstrasse die bisherige Route durch die Altstadt.	zwingende Vorgabe	wird umgesetzt	✓

Vorprüfungsbericht vom 30.06.2016		Reaktion des Planungsteams und der Stadt Liestal ✓ Input ARP wird übernommen --- Input ARP wird nicht übernommen K zur Kenntnis	
Signatur „aufzuhebende kantonale Radrouten“ einführen (zumindest im „Übersichtplan kantonale Radrouten“)	Hinweis	Die bisherige Kennzeichnung mit einem Fliesstext war zu wenig lesbar. Es werden daher Nummern mit einem Legendeneintrag eingeführt.	✓

2.3 Fussgängerverbindung im Waldareal (Güterbahnhof)

Die Notwendigkeit und der Bedarf der Fussgängerverbindung im Waldareal sind aufzuzeigen.	zwingende Vorgabe	Die Fussgängerachse wird beibehalten. Schon heute bestehen rege Fussgängerbeziehungen zwischen dem Bahnhof und der Rheinstrasse. Hauptziele sind Spital, Kantonsverwaltung, Berufsschule, Schildareal etc. Mit den geplanten Entwicklungen von Bahnhof und Verwaltungsgebiet werden die Frequenzen zusätzlich erhöht. Ein direktes und dichtes Fusswegnetz ist an dieser zentralen Lage notwendig. Die Distanz zwischen der Treppe bei der Kantonsbibliothek und der geplanten Fusswegverbindung in Richtung Feldsägeweg beträgt 200 m. Diese Distanz ist für eine optimale Fussgängererschliessung eines Entwicklungsgebiets an zentraler Toplage zu lang. Eine zusätzliche Verbindung durch den Waldstreifen ist daher notwendig. Es handelt sich hierbei um eine konzeptionelle Festlegung. Die waldrechtliche Zulässigkeit wird im Rahmen eines allfälligen Projekts geklärt.	--
--	-------------------	--	----

2.4 Gewährleistung der Sicherheit von Fussgänger

Im Strassenreglement ist festzulegen, wie auf Sammel- und Erschliessungsstrassen, die gleichzeitig als Fussverkehrsverbindung dienen, die Sicherheit der Fussgänger gewährleistet ist.	zwingende Vorgabe	Das Strassenreglement wird zu einem späteren Zeitpunkt angepasst.	--
--	-------------------	---	----

2.5 kommunale Radrouten

Routen werden in der Regel signalisiert. Wir empfehlen den Begriff „kommunale Radroute“ mit „kommunaler Radweg“ zu ersetzen.	Empfehlung	wird umgesetzt	✓
Radrouten sollen nur dort definiert werden, wo eine Durchfahrt schon möglich ist oder angestrebt werden soll. Radrouten auf manchen Abschnitten sind diesbezüglich fragwürdig: McDonalds-Landratsgebäude, Büchelistrasse-Kaserne/Friedhof-Allmendstrasse, Spitalstrasse-Turnhalle-Schauburgerstrasse	Empfehlung	Der Strassennetzplan ist ein zukunftsgerichtetes Planungsinstrument, welches die Aufgabe hat ein attraktives, durchgehendes Radwegnetz zu sichern. Bei den genannten Verbindungen handelt es sich um Netzlücken, welche im Falle von Arealentwicklungen geschlossen werden können. Diese Entwicklungen gilt es abzuwarten.	--

2.6 historische Verkehrswege

Auf die Darstellung der historischen Verkehrswege ohne Substanz kann verzichtet werden.	Empfehlung	wird umgesetzt	✓
---	------------	----------------	---

2.7 Hauptverbindung Fussverkehr			
Die Verbindung Kasernenstrasse-Benzburweg ist nicht für Fussgänger ausgebaut, es fehlt ein Trottoir. Wenn diese Verbindung als Hauptfussweg gelten soll, müssten Optimierungsmassnahmen getätigt werden. Ansonsten ist die Verbindung eher als Nebenachse zu definieren, da grundsätzlich die Unterführung Senfiweg für den Langsamverkehr gedacht ist.	Empfehlung	Die Unterführung Senfiweg wird zwar von Schülern rege gebraucht, ist aber aufgrund der Treppe nicht behindertengerecht oder kinderwagentauglich. Aus diesem Grund wird der Benzburweg als Fussweghauptverbindung beibehalten. Im Falle einer Sanierung kann dort die Situation für den Fussverkehr verbessert werden.	✓
2.7 Kantonaler Radweg			
Statt kantonalen Radweg ist der Begriff Radroute zu verwenden.	redaktionelle Korrektur	wird umgesetzt	✓
2.8 Änderung Strassenzuständigkeit			
Bei der Änderung in den Strassenzuständigkeiten handelt es sich nicht um einen Abtausch, der Legendeneintrag ist anzupassen.	redaktionelle Korrektur	wird umgesetzt	✓
2.9 historische Verkehrswege			
Die Bezeichnungen „mit Substanz“ und „historischer Verlauf“ sind vertauscht.	redaktionelle Korrektur	wird geändert	✓
2.7 Vorläufiger Verlauf (auch Kapitel 4.2 im Planungsbericht)			
Es ist zu erläutern, wieso Strecken als „vorläufiger Verlauf“ klassifiziert sind.	redaktionelle Korrektur	Der Planungsbericht wird ergänzt	✓
2.7 Farben			
Wir bitten um eine bessere Wahl der Signaturfarben.	redaktionelle Korrektur	Aufgrund der Komplexität der Plangrafik geht eine Änderung der Planfarben mit einer Verschlechterung der Lesbarkeit einher. Die Farben werden beibehalten.	--
2.7 Kantonale Radroute im Bereich der A22			
Die neue kantonale Radroute im Bereich der A22 (Tunneldeckel) ist vorgehen und signalisiert aber noch nicht im kantonalen Richtplan verankert. Die Darstellung im orientierenden Inhalt ist akzeptabel.	redaktionelle Korrektur	wird zur Kenntnis genommen	✓

3. Mutation Gemeinde- und Kantonsstrassen			
3.1 Rosenstrasse			
Der Abschnitt Rosenstrasse zwischen Kasinostrasse um Anschluss Liestal Süd ist bereits eine Kantonsstrasse.	zwingende Vorgabe	wird umgesetzt	✓
3.2 Signaturen Nachführungsplan			
Alle im Nachführungsplan Grundstrassennetz Siedlung neu vorgesehenen Elemente (insbesondere Signaturen G und K) sind auch im Mutationsplan darzustellen,	zwingende Vorgabe	Es handelt sich hierbei um einen orientierenden Inhalt, die Darstellung in der Mutation ist daher nicht zwingend notwendig.	--
3.3 Kantonsstrassen			
Die Übernahmen folgender Gemeindestrassen zu Kantonsstrassen wurden im Richtplan festgesetzt: Kasinostrasse (statt Militärstrasse), südlicher Teil Gasstrasse, Weierweg, Rosenstrasse. Die vorgesehene Mutation ist daher unnötig. Die Darstellung der Militärstrasse und der Gasstrasse zwischen Fraumattstrasse und Weierweg als Gemeindestrassen wird begrüsst.	Empfehlung	wird umgesetzt Damit das Kantonsstrassennetz konsistent bleibt, wird die Kasinostrasse ebenfalls als Kantonsstrasse festgelegt. Eine Genehmigung mit Vorbehalt wird erwartet.	✓
3.2 Neue Erschliessung Bahnhof			
Es wird empfohlen, die neue Strasse über den Kreuzboden zum Bahnhof in Analogie zur Gräubernstrasse als Sammelstrasse festzulegen.	Empfehlung	Sammelstrassen verbinden laut Strassenreglement der Stadt Liestal die einzelnen Quartiere unter sich oder mit Kantonsstrassen. Weiter wird ausgeführt, dass Erschliessungsstrassen vorwiegend dem Anwänderverkehr dienen. Die neue Erschliessung dient wenigen Anwändern und ist nicht als übergeordnete Quartierhauptachse zu verstehen. Die Klassifizierung als Erschliessungsstrasse wird beibehalten.	✓
3.3 Begegnungszone			
Die Begegnungszone hat im rechtskräftigen SNP lediglich orientierenden Charakter.	redaktionelle Korrektur	wird geändert	✓
4. Planungsbericht			
4.1 Planungspendenzen			
Es wird empfohlen, eine Überarbeitung des Strassenreglements mit der vorliegenden Mutation/Revision des Strassennetzplans anzugehen.	Empfehlung	Das Strassenreglement wird zu einem späteren Zeitpunkt überarbeitet.	--

Der Strassennetzplan ist auf das gesamte Gemeindegebiet auszudehnen. Die Frist ist 2015 abgelaufen.	Hinweis	Der Strassennetzplan Landschaft wird zu einem späteren Zeitpunkt erarbeitet.	--
5. Bestätigung der digitalen Daten			
Die Datenverwaltungsstelle der Gemeinde muss bestätigen, dass die beschlossenen und zur Genehmigung eingereichten physischen Pläne mit den digitalen Daten übereinstimmen.	Hinweis	Das Verfahren wird rechtzeitig eingeleitet.	✓

10 INFORMATION UND MITWIRKUNG

Die öffentliche Mitwirkung fand vom 12. Mai – 10. Juni 2016 statt und wurde im amtlichen Publikationsorgan der Stadt Liestal (Liestal aktuell) Nr. 804 vom 12.05.2016 publiziert. Es ging eine Mitwirkungseingabe ein.

Zusätzlich wurde am 03.08.2016 eine Mitwirkungsbesprechung mit Pro Velo durchgeführt.

Der Mitwirkungsbericht findet sich in **Anhang 4**.

11 BESCHLUSSFASSUNGSVERFAHREN

An der Sitzung vom 26.10.2016 überwies der Einwohnerrat die Mutationen Strassennetzplan 2016 an die einwohnerrätliche Bau- und Planungskommission. Diese behandelte die Vorlage an drei Sitzungen. Die Bau- und Planungskommission beantragte mit Bericht vom 3. Januar 2017 dem Einwohnerrat den Beschluss der Mutationen 2016 mit folgender Anpassung: Die Fusswegverbindung über die Gitterlisportanlagen sollen um das Stadion herum geführt werden.

Der Einwohnerrat beschloss an der Sitzung vom 18.01.2017 die Mutationen Strassennetzplan 2016 inkl. der von der Bau- und Planungskommission beantragten Änderung.

12 GENEHMIGUNGSANTRAG

Gestützt auf diesen Begleitbericht beantragt der Stadtrat Liestal beim Regierungsrat, die

- Mutation Strassennetzplan 2016, Gemeinde- und Kantonsstrassen
- Mutation Strassennetzplan 2016, Langsamverkehr

zu genehmigen.

Liestal, **18. JAN. 2017**

Namen des Stadtrates

Der Stadtpräsident:



Lukas Ott

Der Stadtverwalter:



Benedikt Minzer

Anhang 1: Verkehrsstatistik

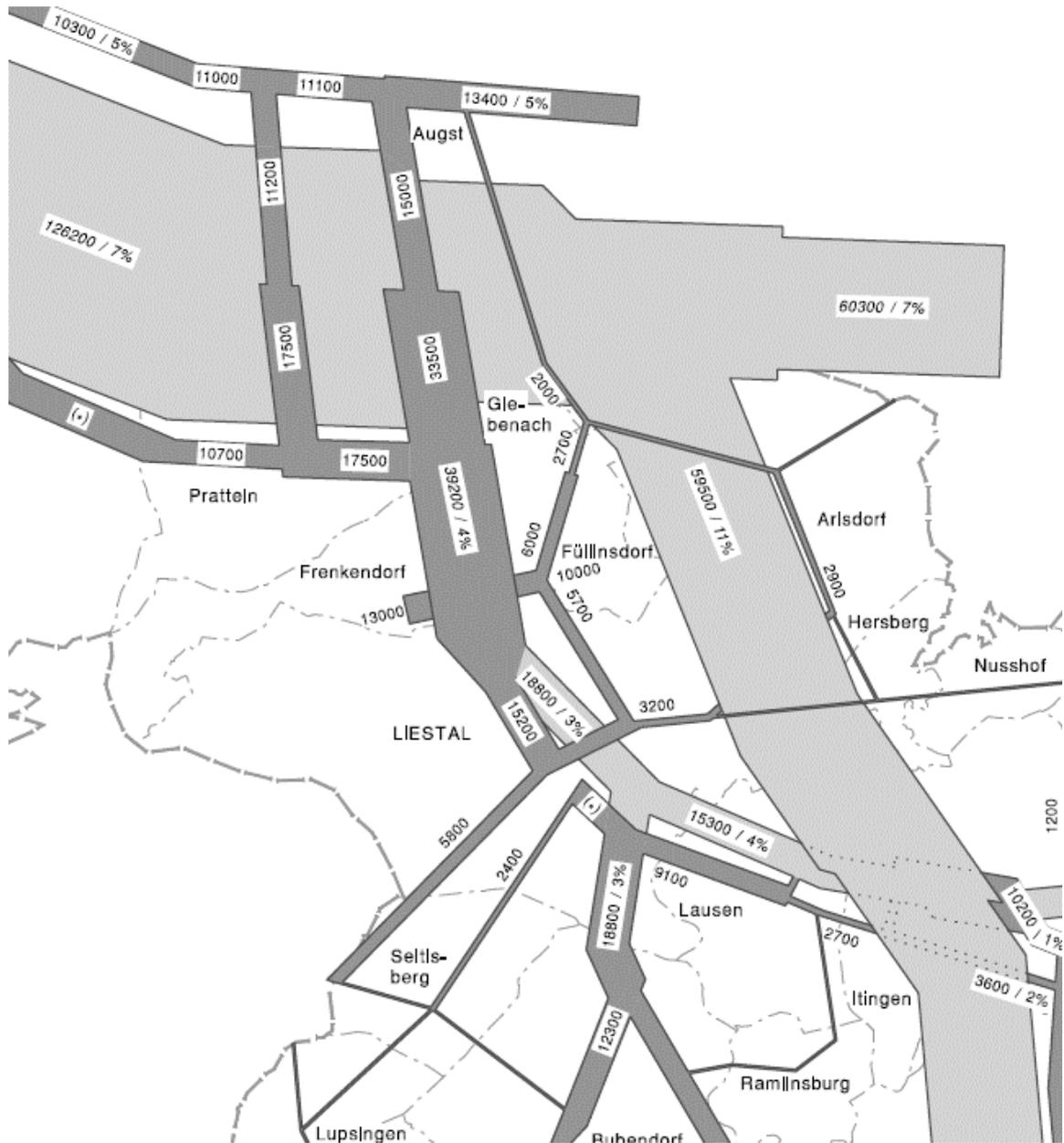


Abb. 8. Verkehrsbelastung des kantonalen Strassennetzes 2010

(Quelle TBA BL, <http://www.baselland.ch/fileadmin/baselland/files/docs/bud/verkehr/statistik/belastungsplan.pdf> abgerufen am 23.04.2015)

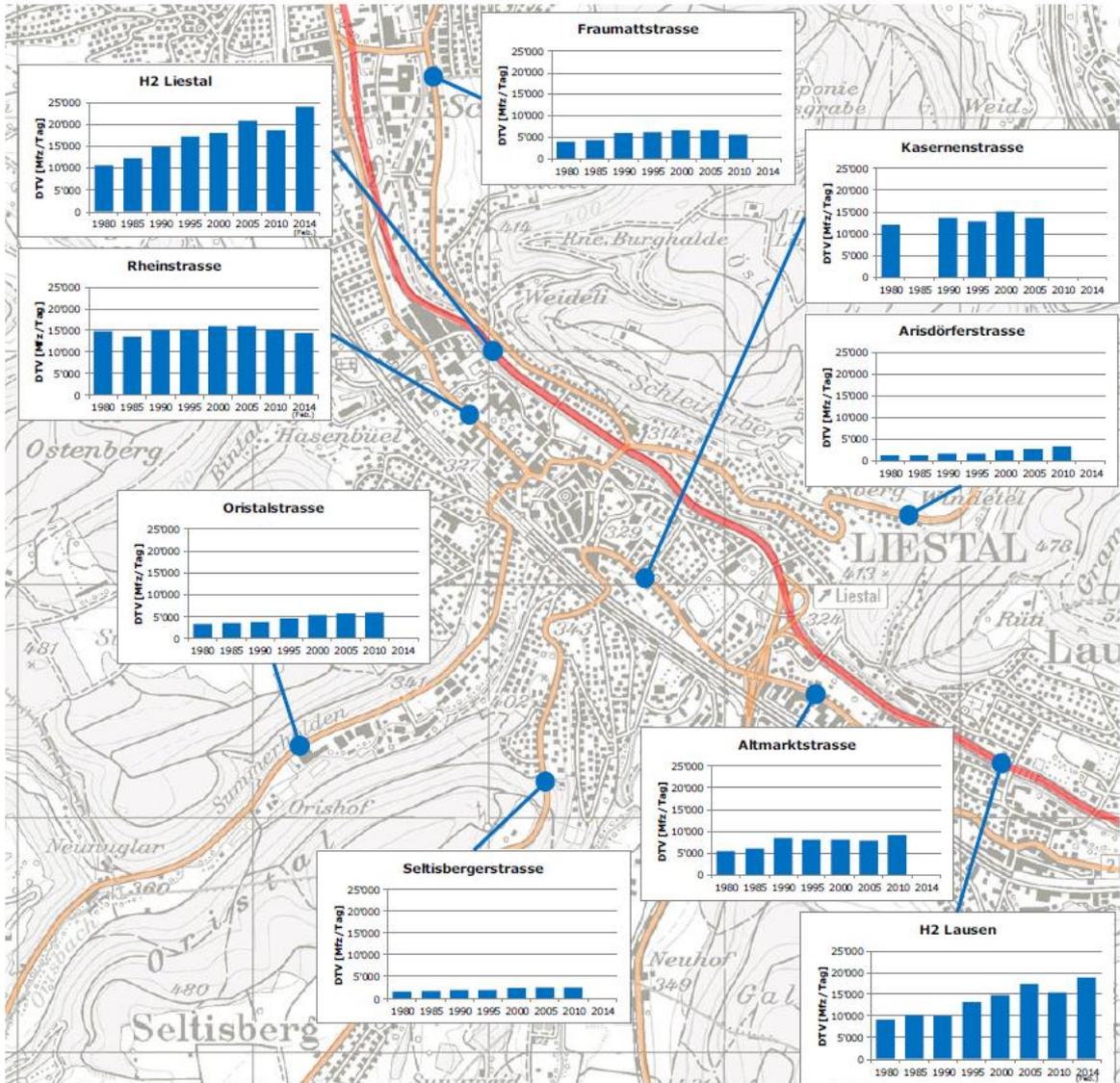
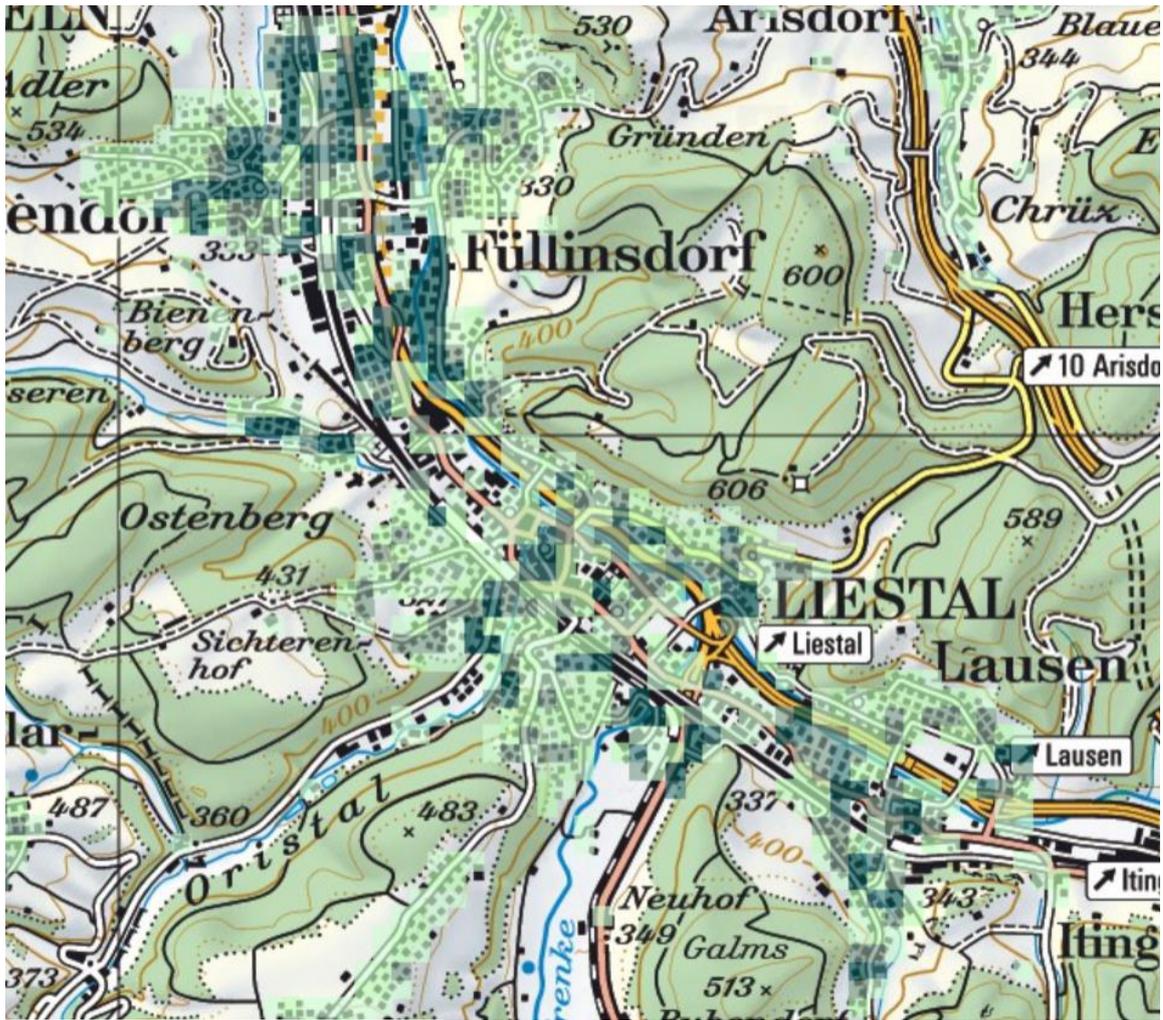


Abb. 9. Entwicklung der Verkehrsbelastung (DTV) im Raum Liestal seit 1980 (Quelle: Verkehrskonzept Liestal, Zwischenbilanz 2014, Rudolf Keller&Partner)

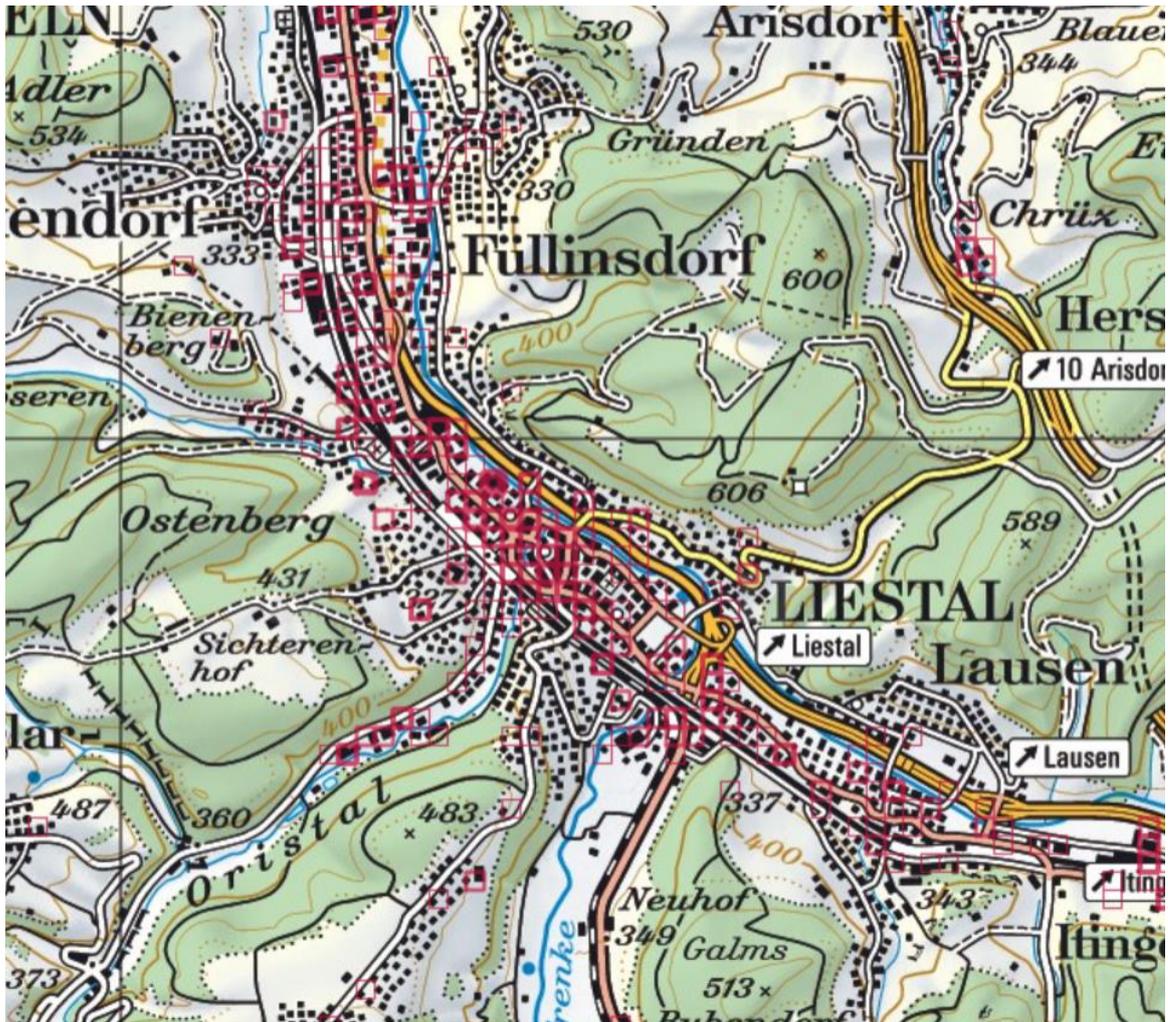
Anhang 2: Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte



Legende

- > 80 Einwohner pro ha
- 60 - 80 Einwohner pro ha
- 40 - 60 Einwohner pro ha
- 20 - 40 Einwohner pro ha
- 5 - 20 Einwohner pro ha

Abb. 10. Bevölkerungsdichte 2012, Quelle: Geportal des Bundes, www.map.geo.admin.ch, abgerufen am 17.12.2015



Legende

-  > 1'000 Beschäftigte pro ha
-  500 - 1'000 Beschäftigte pro ha
-  100 - 500 Beschäftigte pro ha
-  50 - 100 Beschäftigte pro ha
-  10 - 50 Beschäftigte pro ha

Abb. 11. Beschäftigtendichte 2011, Quelle: Geoportal des Bundes, www.map.geo.admin.ch, abgerufen am 17.12.2015

Anhang 3: Hotspots Stadt Liestal

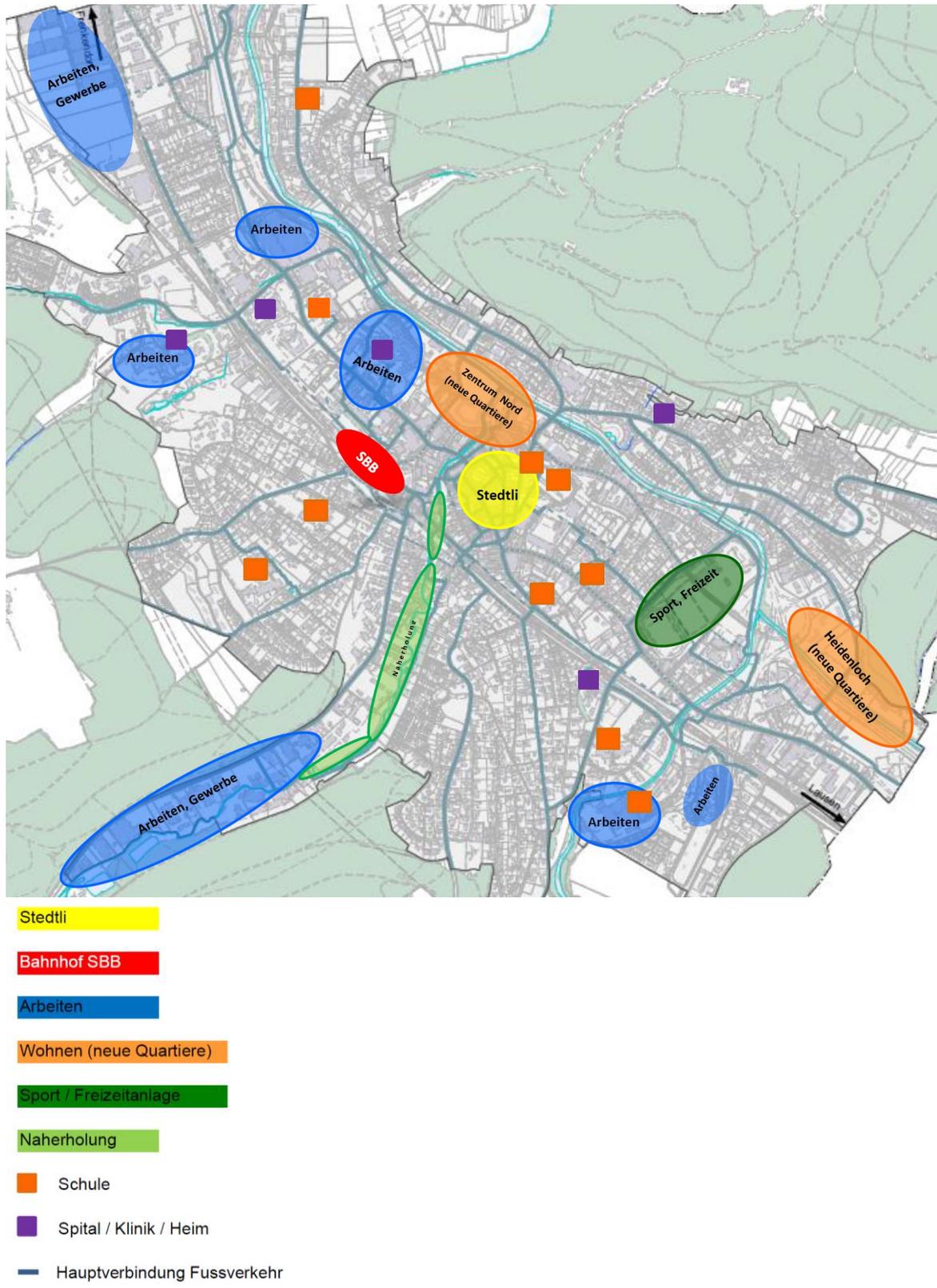


Abb. 12. Hotspots Stadt Liestal, Quelle: Stadtbauamt Liestal, 2016

Anhang 4: Mitwirkungsbericht

Mitwirkungseingabe	Reaktion des Planungsteams und der Stadt Liestal
	<p>✓ Input wird übernommen</p> <p>--- Input wird nicht übernommen</p> <p>K zur Kenntnis</p>

1. öffentliche Mitwirkung

Fussgängerachse Brunnweglein-Orisbach: schwierige Überquerung Gerberstrasse. Es wird Tempo 30 auf der Rosenstrasse, der Gerberstrasse, dem Weierweg und der Gasstrasse verlangt.	Die Problematik der Fussgängerquerung Gerberstrasse ist der Stadt bewusst. Sie hat daher ein Langsamverkehrsbüro zu dieser Frage beigezogen. Die Stadt setzt sich beim Kanton für eine Verbesserung des Zustands ein, insbesondere auch aufgrund der Stadtentwicklung in diesem Bereich.	K
Die Gerberstrasse ist unzumutbar (Lärm über den Alarmwerten, Russ, ungereinigte Strasse).	Bei der Gerberstrasse handelt es sich um eine Kantonsstrasse. Auf die Lärm- und Reinigungssituation hat die Stadt keinen Einfluss.	K
Für Fusswege entlang den Bächen soll keine Uferschutzzone/Naturraum beansprucht werden.	Die Linien der Fusswegverbindungen werden, wo nicht asphaltiert, von den Bächen abgerückt.	✓

2. Mitwirkung Pro Velo

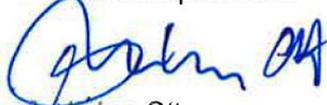
Die Tiergartenstrasse soll als kommunale Velowegverbindung aufgenommen werden.	<p>Jedes Quartier soll mit einem Radweg ans übergeordnete Radwegnetz angeschlossen sein. Das Sicherternquartier verfügt mit der Sicherternstrasse und der Tiergartenstrasse über zwei Erschliessungsachsen. Die Sicherternstrasse verfügt beinahe über die doppelte Strassenbreite und ist besser ausgebaut. Hier besteht daher mehr Potential für eine gute Radstrecke als auf der Tiergartenstrasse. Im Sinne der Bündelung der Kräfte wird auf einen kommunalen Radege auf der Tiergartenstrasse verzichtet.</p> <p>Wie im Verkehrskonzept Liestal, Zwischenbilanz 2014, empfohlen, wird die Radführung auf der Tiergartenstrasse in Zusammenhang mit dem Vierspurausbau SBB geprüft.</p>	K
Der Kreuzbodenweg ist als Langsamverkehrsachse sehr wertvoll und soll erhalten bleiben.	Vorgesehen ist im Zusammenhang mit der Neuplanung des Bahnhofs eine neue Erschliessungsstrasse Rheinstrasse-Kreuzboden -Emma Herwegh-Platz, sowie eine Radverbindung von der Rheinstrasse in die neue Erschliessungsstrasse. Die Stadt wird sich für einen sicheren Langsamverkehr einsetzen.	K
Die Rosenstrasse ist eng für Velofahrer. Ist ein Radstreifen vorgesehen? Situation bei Vollanschluss A22?	Es ist vorgesehen, die Strasse an den Kanton abzutreten (aktuell Landratsvorlage für Landabtausch). Der Kanton plant in enger Zusammenarbeit mit der Stadt die Erhöhung der Sicherheit mittels baulichen Massnahmen. Es wird ein kommunaler Radweg (vorläufiger Verlauf) festgelegt.	K

27. SEP. 2016

Liestal,

Namen des Stadtrates

Der Stadtpräsident:


Lukas Ott

Der Stadtverwalter:


Benedikt Minzer