



**Sicherheit Schulkinder auf Sicherternstrasse – Bericht Stadtrat zu Postulat «Mehr Sicherheit auf Sicherternstrasse» von Philipp Franke, Sibylle Schenker und Michael Durrer namens der Grünen Fraktion**

<b>Kurzinformation</b>	<p>Die Sicherternstrasse ist eine stark frequentierte Schulwegverbindung zwischen dem Bahnhof Liestal und dem Schulhaus Rotacker einerseits und dem Gymnasium Liestal andererseits.</p> <p>Die Strasse weist auf Höhe der Parzellen Nr. 735, 5265, 736 und 737 (Abschnitt zwischen Widmannstrasse und Munzachstrasse bzw. Begegnungszone) ein einseitiges, auf der nördlichen Strassen-seite verlaufendes Trottoir auf. Mit einer Breite von über 2.00 m bis zu 2.75 m ist das Trottoir im westlichen Abschnitt (entlang der Parzellen Nr. 735 und 5265) auf den Begegnungsfall von zwei Personen mit Schirm oder Gepäck (nach VSS-Norm 40 201) ausgelegt. Dagegen beträgt die Trottoirbreite im östlichen Bereich (entlang der Parzellen Nr. 736 und 737) lediglich 1.45 m. Zwar können sich damit zwei Fussgänger kreuzen, doch schon beim Begegnungsfall mit einer Zweiergruppe muss ein Fussgänger auf die seitlich neben dem Trottoir verlaufende Böschung oder die Strasse ausweichen.</p>		
<b>Anträge</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Der Einwohnerrat nimmt die Beantwortung zum Postulat 2023-195 «Mehr Sicherheit für Schulkinder auf der Sicherternstrasse» zur Kenntnis.</li><li>2. Der Einwohnerrat schreibt das Postulat 2023-195 «Mehr Sicherheit für Schulkinder auf der Sicherternstrasse» als erfüllt ab.</li></ol>		
	<p>Liestal, 16. April 2024</p> <p style="text-align: center;">Für den Stadtrat Liestal</p> <table style="width: 100%;"><tr><td style="width: 50%; text-align: center;">Der Stadtpräsident Daniel Spinnler</td><td style="width: 50%; text-align: center;">Der Stadtverwalter Marcel Meichtry</td></tr></table>	Der Stadtpräsident Daniel Spinnler	Der Stadtverwalter Marcel Meichtry
Der Stadtpräsident Daniel Spinnler	Der Stadtverwalter Marcel Meichtry		

## DETAILINFORMATIONEN

### 1. Ausgangslage / Rechtsgrundlage

Die Sicherternstrasse ist gemäss aktuellem Strassennetzplan eine bestehende Hauptverbindung des Fussverkehrs. Vor allem ist sie eine stark frequentierte Verbindung für Schülerinnen und Schüler, die vom Bahnhof Liestal zum Schulhaus Rotacker oder zum Gymnasium Liestal und zurück gehen.

Im Einwohnerrat wurde zur Verkehrssituation in der Sicherternstrasse zwischen Widmannstrasse und Munzachstrasse bzw. Begegnungszone das Postulat Nr. 2023-195 eingereicht:

*«Mehr Sicherheit für Schulkinder auf der Sicherternstrasse*

*Die Umgestaltung des Bahnhofs bringt viele Veränderungen mit sich. Neben der Umlegung von Strassen wird auch die Führung der Fussgänger\*innen und des Veloverkehrs neu gedacht. Beim südlichen Zugang der Sicherternunterführung ist eine Begegnungszone geplant und bereits vom Kanton bewilligt. In den bisher ersichtlichen Planungen ist die zuführende Sicherternstrasse nicht von verkehrsberuhigenden oder anderen aufwertenden Massnahmen betroffen. Der Strassenabschnitt zwischen der neuen Begegnungszone und der Widmannstrasse ist gerade für Fussgänger\*innen nur einseitig nutzbar, das Trottoir fällt zudem sehr schmal aus. Diese Strecke ist Schulweg für die Kindergarten- und Primarschulkinder aus der Munzach- und Wiedenhubstrasse sowie für eine Vielzahl von Gymnasiast\*innen. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse auf dem Trottoir weichen erwachsene Begleitpersonen auf die Strasse aus. Die Folgen für Kinder sind nicht abzusehen, sollten sie es Erwachsenen nachmachen. Aus Sicht der Verkehrsschulung ist das nicht sinnvoll. Zudem ist während der «Stosszeiten» talwärts zu Fuss kaum ein Durchkommen auf dem Trottoir, geschweige denn mit einem Kinderwagen oder per Rollstuhl. Die Verengung des Trottoirs ist nicht nachvollziehbar und sollte möglichst entschärft werden. Die Verbreiterung des Trottoirs im entsprechenden Abschnitt wäre eine recht einfache Massnahme. Denkbar wären des Weiteren verkehrsberuhigende Massnahmen, welche auch mit vielfältiger Begrünung ausgestattet werden könnten. Die Entfernung des Trottoirs könnte in Kombination mit Pflanztöpfen eine attraktive, sichere und klimataugliche Massnahme darstellen. Auch eine Ausdehnung der Begegnungszone oder weitere Massnahmen sind denkbar.*

*Mit der Umgestaltung des Bahnhofs und der Begegnungszone bietet sich die Gelegenheit die Erschliessung des Sicherternquartiers für den Langsamverkehr neu zu beurteilen und dringend nötige Verbesserungen für die verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden zu erreichen.*

*Wir laden den Stadtrat ein, Massnahmen zur Verbesserung der Schulweg-Sicherheit auf der ganzen Sicherternstrasse, mindestens aber auf dem Abschnitt zwischen der neuen Begegnungszone und der Widmannstrasse, zu prüfen und baldmöglichst umzusetzen.*

*Für die grüne Fraktion:*

*Philipp Franke, Sibylle Schenker, Michael Durrer»*

Bereits 2012 wurde im oberen Abschnitt der Sichertnerstrasse zwischen Friedensstrasse und Dornacherstrasse die Zone Tempo 30 ergänzt und sowohl mit Pfosten als auch mit Markierungen für Zufussgehende (Längsstreifen für Fussgeher nach Art. 41 Abs. 3 Verkehrsregelnverordnung (VRV) bzw. Art. 77 Abs. 3 Signalisationsverordnung (SVV), dem sog. 'Aargauer Trottoir') versehen.

Im unteren Abschnitt zwischen Widmannstrasse und Munzachstrasse bzw. Begegnungszone weist die Sichertnerstrasse aktuell folgende Strassengeometrie auf:

- Auf Höhe der Parzellen Nr. 735, 5265, 736 und 737 verläuft ausschliesslich auf der nördlichen Strassenseite ein Trottoir. Die Fahrbahnbreite beträgt rund 5.50 m und ist damit für den Begegnungsfall PW mit LKW mit Tempo 30 km/h ausgelegt (nach VSS-Norm 40 201; Geschwindigkeit 30 km/h: Mindestbreite = 5.20 m, lichte Breite = 5.70 m).
- Das Trottoir ist im westlichen Abschnitt (entlang der Parzellen Nr. 735 und 5265) mit einer Breite von über 2.00 m bis zu 2.75 m auf den Begegnungsfall von zwei Personen mit Schirm oder Gepäck ausgelegt (nach VSS-Norm 40 201).
- Dagegen beträgt die Trottoirbreite im östlichen Bereich (entlang der Parzellen Nr. 736 und 737) lediglich 1.45 m. Zwar können sich damit zwei Fussgänger kreuzen, doch nur wenn die Zuschläge nach VSS-Norm eingeschränkt berücksichtigt werden. Wenn allerdings beispielsweise eine Fussgängerin einem Fussgänger mit Gepäck begegnet, muss einer der beiden auf die seitlich neben dem Trottoir verlaufende Böschung oder die Strasse ausweichen (selbst wenn der Breitenzuschlag für erwünschte Abstände beim Begegnen von 0.40 m nach VSS-Norm unterschritten wird).

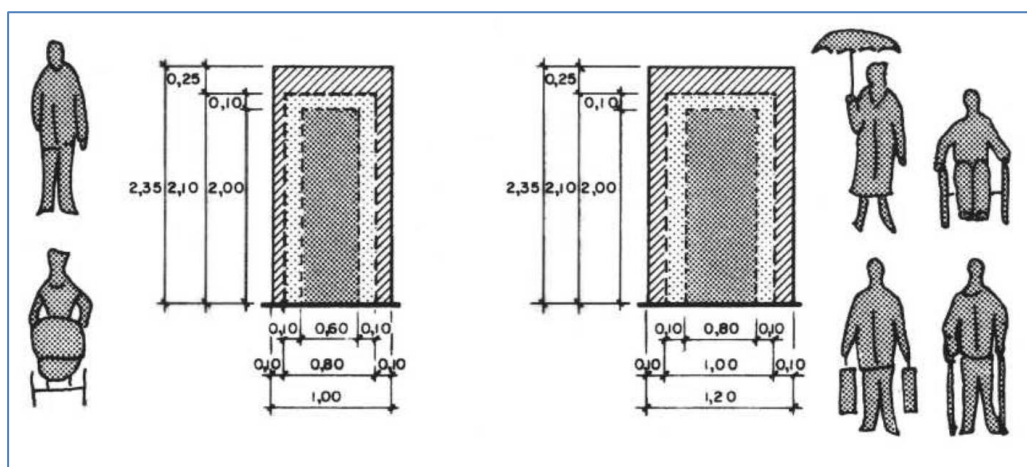


Abbildung 1: Lichtraumprofile der Fussgänger (Quelle: VSS-Norm 40 201, Seite 2)

In der Unfallstatistik des Kantons Basel-Landschaft ist im Zeitraum vom 1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2023 in der Sichertnerstrasse ein einziges Ereignis erfasst:

- Selbstunfall mit einem E-Bike unter Alkoholeinfluss in einer Sommernacht um 1.53 Uhr. Der Unfallort befand sich innerhalb des Bereichs, wo heute die bereits genehmigte Begegnungszone entsteht.

## 2. Lösungsvorschlag / Projektbeschreibung

Der Stadtrat kann sich vorstellen, den Abschnitt zwischen Widmannstrasse und Munzachstrasse zu Gunsten der Schulwegsicherheit aufzuwerten.

Es sind mehrere Massnahmen denkbar. Da sich der Abschnitt innerhalb einer bestehenden Zone Tempo 30 befindet, müssen die Verkehrsmassnahmen vom Kanton Basel-Landschaft genehmigt werden. Daher wurden am 27. März 2024 die nachstehenden Varianten bereits telefonisch mit der Verkehrspolizei des Kantons vorbesprochen.

### 1. Massnahme: Verengung der Strasse, Mindestbreite Begegnungsfall PW mit PW

Zu dieser Massnahme wurden drei Varianten geprüft. Sie sind jeweils erst ab dem «Eingangstor» zur neuen Begegnungszone (Engstelle) möglich. Diese Varianten sind kostengünstig und können im Zeitraum von +/- 1 Jahr umgesetzt werden. Allerdings ist die Verkehrssicherheit wie auch die Akzeptanz dieser Massnahmen als problematisch zu betrachten. Die bisherige Auslegung der Strassenbreite für den Begegnungsfall PW mit LKW wird auf den Begegnungsfall PW mit PW (Mindestbreite = 4.40 m bei Geschwindigkeit 30 km/h) reduziert. Kommt es zu einer Begegnung PW mit LKW, ist das bergwärts fahrende Fahrzeug gezwungen, über den Fussgängerbereich auszuweichen. Diese Massnahmen sind daher allenfalls als provisorische Verbesserungsmöglichkeit zu betrachten. Der Kanton steht ihnen überaus kritisch gegenüber.

#### 1.1. Variante «Aargauer»-Trottoir

- Beschreibung: Eine Markierung von 110 cm ab der bestehenden Trottoirkante verengt den Strassenraum zu Gunsten der Zufussgehenden. Er bildet eine Pufferzone. Gemäss Strassengesetz dürfen solche «Aargauer Trottoirs» nur im Ausnahmefall von Fahrzeugen überfahren werden, wenn der Fussgängerverkehr dabei nicht behindert wird.
- Verkehrssicherheit: leichte Verbesserung, bietet aber keinen zusätzlichen physischen Schutz
- Umsetzung: einfach (Markierungsarbeiten)
- Kosten: ca. CHF 10'000.--
- Telefonische Rückmeldung der Verkehrspolizei: Genehmigung unwahrscheinlich, da für Verkehrsteilnehmer nicht mehr eindeutig erkennbar ist, wo das Trottoir beginnt bzw. endet. Es finden auf der eingeschränkten Fahrbahnbreite häufige Begegnungen von PW mit PW statt. Darüber hinaus empfiehlt der Kanton, Trottoirs möglichst mit schützenden Randsteinen (Kante) auszubilden.

#### 1.2. Variante «Aargauer»-Trottoir mit Pfosten

- Neben der Markierung gemäss Variante 1.1 mit einer Breite von 110 cm sind zusätzlich Pfosten denkbar. Damit wird das Überfahren der markierten Fläche in Längsrichtung eingeschränkt.
- Verkehrssicherheit: leichte Verbesserung, bietet aber kaum zusätzlichen physischen Schutz
- Umsetzung: einfach (Markierungsarbeiten und ca. vier Pfosten versetzen)
- Kosten: ca. CHF 12'000.--
- Telefonische Rückmeldung der Verkehrspolizei: Genehmigung unwahrscheinlich, da für Verkehrsteilnehmer nicht mehr eindeutig erkennbar ist, wo das Trottoir beginnt bzw. endet. Es finden auf der eingeschränkten Fahrbahnbreite häufige Begegnungen von PW mit PW statt. Darüber hinaus empfiehlt der Kanton, Trottoirs möglichst mit schützenden Randsteinen (Kante) auszubilden.



- 1.3. Variante Strassenverschmälerung mit überfahrbarem Trottoir (abgesenkter Randstein)
- Beschreibung: Das Trottoir wird um 110 cm mit einem überfahrbaren Randstein verbreitert. Die Variante mit Pfosten bringt zusätzliche Sicherheit. Das Trottoir würde damit von heute ca. 1.45 m auf ca. 2.55 m verbreitert werden.
  - Verkehrssicherheit: Die Zufussgehenden können die zusätzliche Fläche für sich und ohne Stolperfallen beanspruchen.
  - Umsetzung: Das Trottoir mit dem abgesenkten Randstein würde am bestehenden Bordstein angesetzt.
  - Kosten: ca. CHF 60'000.--
  - Telefonische Rückmeldung Verkehrspolizei des Kantons: Genehmigung setzt voraus, dass alle 20 m ein Pfosten vorgesehen wird (Einschränkung für das Überfahren in Längsrichtung). Skepsis sei wegen des Verkehrsvorkommens angebracht. Darüber hinaus empfiehlt der Kanton, Trottoirs möglichst mit schützenden Randsteinen (Kante) auszubilden.

2. Massnahme: Verengung der Strasse, Auslegung auf Begegnungsfall PW mit LKW

Diese Massnahme ist ebenfalls erst ab dem «Eingangstor» zur neuen Begegnungszone (Engstelle) möglich. Die Strasse wird auf den Begegnungsfall PW mit PW auf eine komfortable Fahrbahnbreite von 5.00 m verschmälert (Geschwindigkeit 30 km/h: Mindestbreite = 4.40 m, lichte Breite = 4.80 m). Soweit die Verschiebung des nördlichen Rands des Trottoirs möglich ist (z.B. durch Landerwerb von der Parzelle Nr. 736), wird das Trottoir bis auf 2.0 m verbreitert. Damit entspricht der Strassenquerschnitt (Fahrbahn + Trottoir) dem Standard für Sammelstrassen im Kanton Basel-Landschaft.

- Beschreibung: Das Trottoir wird soweit möglich um 65 cm von heute ca. 1.45 m auf ca. 2.00 m mit schützenden Randsteinen (Kante) verbreitert.
- Verkehrssicherheit: Die Zufussgehenden können die zusätzliche Fläche für sich und ohne Stolperfallen beanspruchen.
- Umsetzung: Das Trottoir wird vollständig erneuert (beidseitige Verbreiterung).
- Kosten: ca. CHF 120'000.--
- Telefonische Rückmeldung Verkehrspolizei des Kantons: Genehmigung möglich.

3. Massnahme: Erweiterung der Begegnungszone bis zur Widmannstrasse

Mit der Reduktion der Fahrgeschwindigkeit von heute 30 km/h auf neu 20 km/h kann die erforderliche Fahrbahnbreite auf 4.80 m (Mindestbreite für die Begegnung PW mit LKW) reduziert werden. Damit entsteht neben dem Trottoir zusätzlich ein 75 cm breiter Streifen zu Gunsten der Zufussgehenden (Ausgestaltung Trottoir bzw. Streifen notwendig). Denkbar wäre dabei die Anbringung von Pfosten entlang dem heutigen Trottoirrand. Die Ausweitung der Begegnungszone müsste von der Verkehrspolizei des Kantons Basel-Landschaft genehmigt werden und daher in enger Abstimmung mit dem Kanton erfolgen.

- Beschreibung: Planung und Realisierung einer Begegnungszone mit den erforderlichen Sicherheitsmassnahmen in Abstimmung mit der Verkehrspolizei.
- Verkehrssicherheit: Das Tempo wird auf 20 km/h reduziert, die Zufussgehenden haben Vortritt.
- Umsetzung: Neue «Eingangstore» (Engstellen), Signalisations- und Markierungsarbeiten sowie Sicherheitsmassnahmen zur Temporeduktion.
- Kosten: Die tatsächlichen Kosten sind zu einem späteren Zeitpunkt in Abhängigkeit von den erforderlichen Massnahmen zu ermitteln (Grössenordnung: +/- CHF 250'000.--).
- Telefonische Rückmeldung Verkehrspolizei des Kantons: Genehmigung möglich. Der Kreuzungsbereich Widmannstrasse wäre in die Begegnungszone einzubeziehen. Eine Ausweitung bis zum Eingang zum Sportplatz wäre zu prüfen.

#### 4. Massnahme: Trottoirverbreiterung mit Landerwerb

Wegen der Bautätigkeiten auf der Parzelle Nr. 736 besteht aktuell eine Chance, die Situation langfristig zu bereinigen. Wegen der Terrainunterschiede, die aktuell teilweise durch die bestehenden Böschungen und Stützmauern im Bereich der Trottoirverbreiterung aufgefangen werden, sind neue und teils hohe Stützmauern notwendig. Erste Kontakte mit den Eigentümern der benachbarten Parzellen Nr. 736 und 737 haben stattgefunden. Sie haben jeweils Kompromissbereitschaft signalisiert.

Die Variante ist kostenintensiv und erfordert vertiefte Planungen, die für die Koordination mit den Bautätigkeiten auf der Parzelle Nr. 736 rasch gestartet werden müssten.

- Beschreibung: Das Trottoir wird um ca. 100 cm bis 130 cm auf rund 2.70 m verbreitert. Die Planung und Realisierung erfolgt in enger Abstimmung mit den Eigentümern der benachbarten Parzellen Nr. 736 und 737.
- Verkehrssicherheit: Die Zufussgehenden können die zusätzliche Fläche für sich und ohne Stolperfallen beanspruchen.
- Umsetzung: Die Planungsarbeiten müssten bereits im 2024 gestartet werden. Je nach Geologie, Statik und Terrainverlauf sind aufwändige Massnahmen (z.B. Baugrubensicherung für die Erstellung der neuen Stützmauern) notwendig.
- Kosten: Die tatsächlichen Kosten sind zu einem späteren Zeitpunkt in Abhängigkeit von den notwendigen Massnahmen und den Abstimmungsgesprächen mit den Eigentümern der benachbarten Parzellen zu eruieren (Grössenordnung: +/- CHF 500'000.--).
- Telefonische Rückmeldung Verkehrspolizei des Kantons: Genehmigung möglich.

#### 5. Massnahme: Bepflanzung

Wegen Sichtweiten ab der geplanten Zufahrt zur Parzelle Nr. 736 ist keine Bepflanzung zwischen Trottoir und Strasse möglich. Die Integration von Bäumen am Strassenrand ist wegen der engen Platzverhältnisse und der Beschattung durch bestehende Bäume nicht sinnvoll.

Massnahme	Trottoirbreite	Fahrbahnbreite	Kosten	Realisierung	Genehmigung Verkehrspolizei
1.1 «Aargauer»-Trottoir	2.50 m	4.40 m	<i>günstig</i>	<i>kurzfristig</i>	<b><i>kritisch!</i></b>
1.2 «Aargauer»-Trottoir+Pfosten	2.50 m	4.40 m	<i>günstig</i>	<i>kurzfristig</i>	<b><i>kritisch!</i></b>
1.3 überfahrbares Trottoir	2.50 m	4.40 m	<i>günstig</i>	<i>kurzfristig</i>	<b><i>kritisch!!</i></b>
2 Auslegung auf PW mit LKW	2.00 m	5.00 m	mässig	2025/2026	genehmigungsfähig
3 Erweiterung Begegnungszone	zu definieren	zu definieren	teuer	2025/2026	detaillierte Abstimmung mit Kanton
4 Verbreiterung mit Landerwerb	2.70 m	5.55 m	intensiv	Start Planung im 2024	genehmigungsfähig
5 Bepflanzung	<i>k.A.</i>	<i>k.A.</i>	<i>k.A.</i>	<i>k.A.</i>	<b><i>nicht genehmigungsfähig</i></b>

Tabelle 1: Übersicht – Bewertung der Massnahmen

### 3. Massnahmen / Termine

Aktuell plant die Bauherrschaft des Bauvorhabens auf der Parzelle Nr. 736 mit den Umgebungsarbeiten im Frühjahr 2025 zu beginnen. Daher ist im Fall der Massnahme 4 eine frühzeitige Abstimmung der Planungen notwendig, die teilweise noch im 2024 ausgeführt werden müssten (Aufwand ca. CHF 80'000.-- für Vermessungsarbeiten, geologische Untersuchungen, statische Prüfungen und Ausarbeitung eines Vorprojekts, allfällige Massnahmenplanung für die schützenswerten Bäume auf der Parzelle Nr. 736).

Die Planung der Massnahme 2 und der Massnahme 3 könnten ab 2025 vorangetrieben werden.

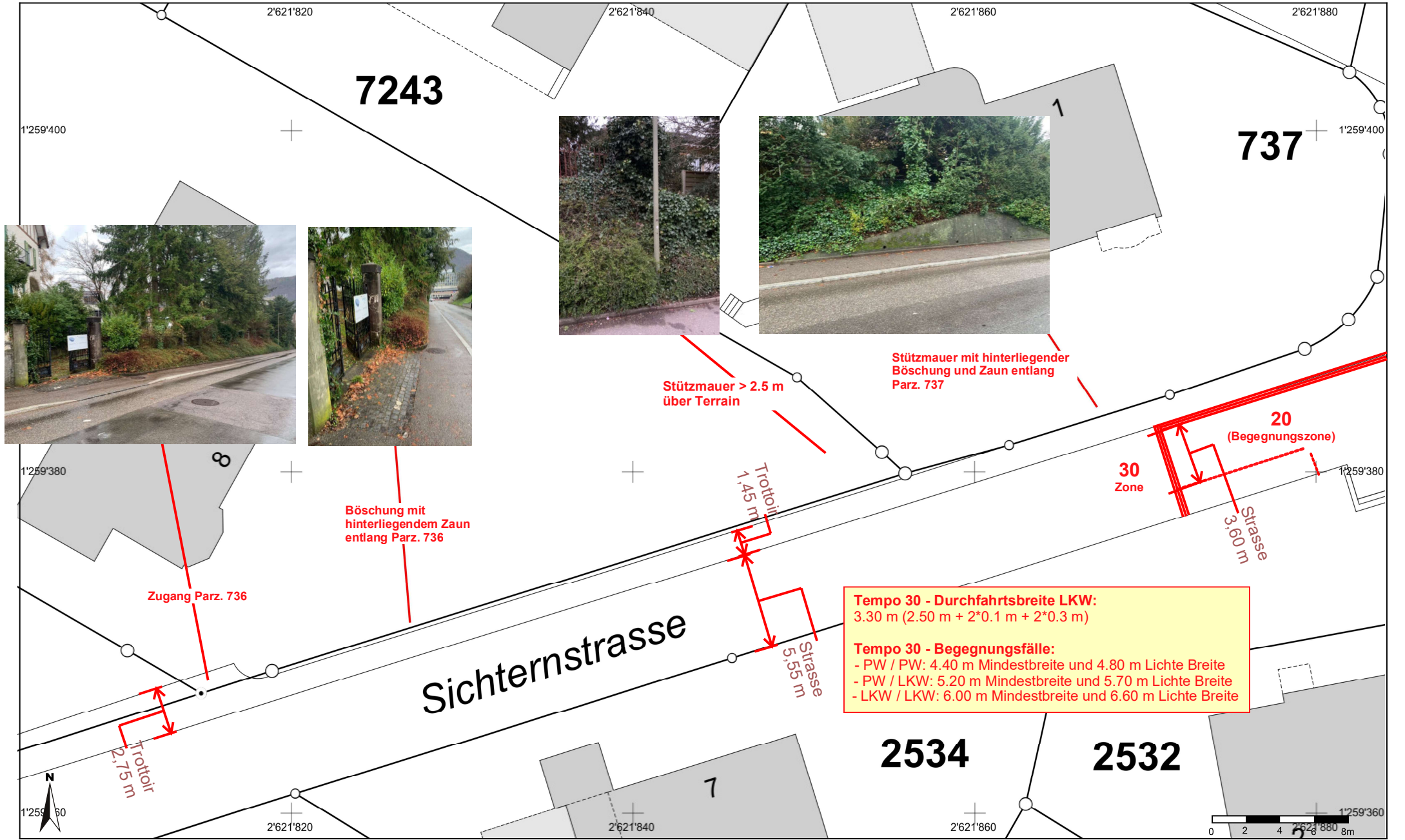
### 4. Finanzierung

Der Stadtrat wird zu gegebener Zeit Massnahmen im Sinne der Verbesserungen im Budget einstellen.

### 5. Beilagen / Anhänge

- Situation 1:200: Bestand Sichtenstrasse
- Situation 1:200: Massnahme 1 – Verengung der Strasse um 1.10 m
- Situation 1:200: Massnahme 2 – Verengung der Strasse um 45 cm
- Situation 1:750: Massnahme 3 – Untersuchungsperimeter Erweiterung Begegnungszone
- Situation 1:200: Massnahme 4 – Trottoirverbreiterung um 1.00 m bis 1.30 m
- Karte 1:2'600: Unfallstatistik Sichtenstrasse (1.1.2019 - 31.12.2023)

**Ausgangssituation  
BESTAND**



7243

737



Stützmauer > 2.5 m über Terrain

Stützmauer mit hinterliegender Böschung und Zaun entlang Parz. 737

Böschung mit hinterliegendem Zaun entlang Parz. 736

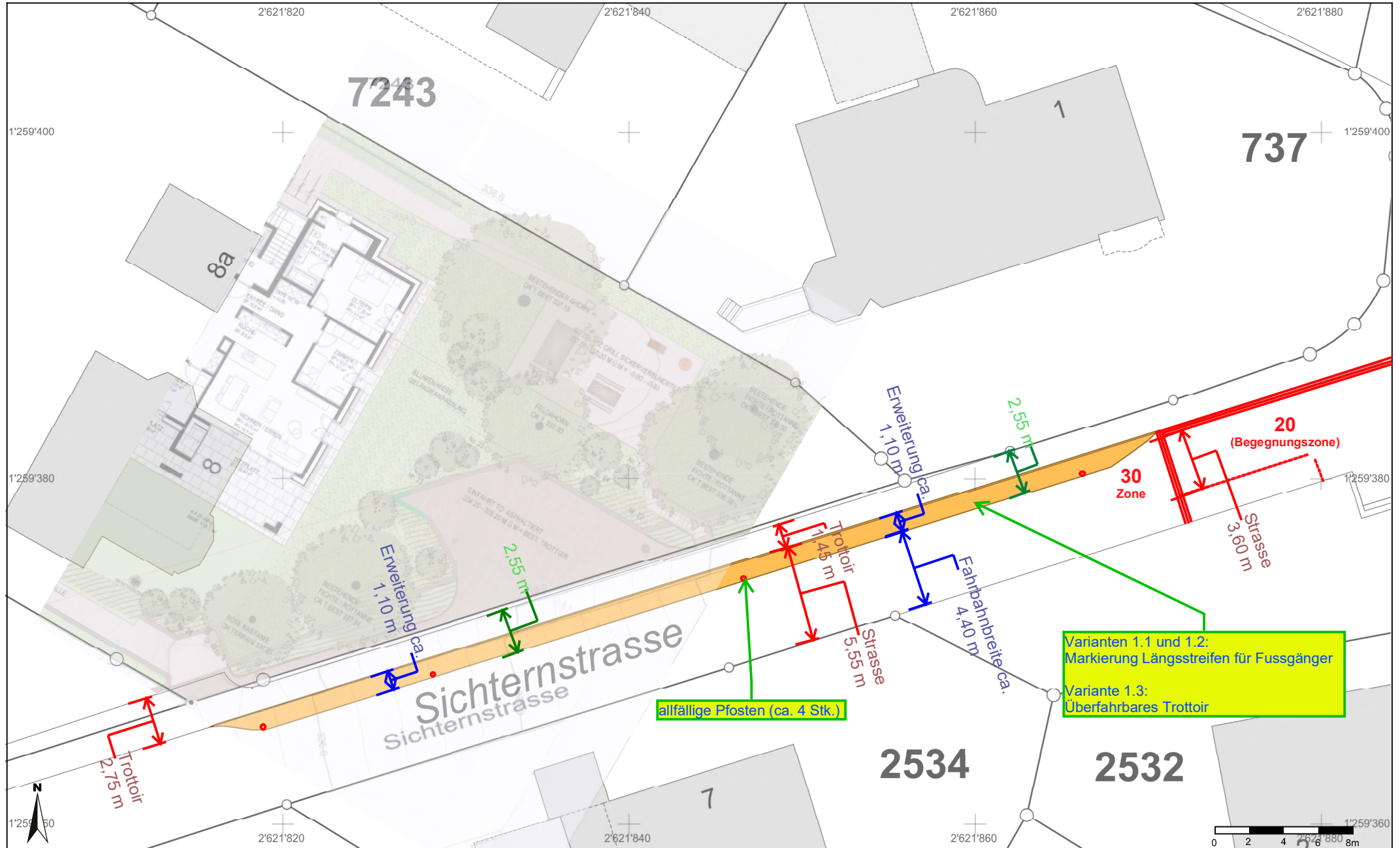
Zugang Parz. 736

**Tempo 30 - Durchfahrtsbreite LKW:**  
3.30 m (2.50 m + 2\*0.1 m + 2\*0.3 m)

**Tempo 30 - Begegnungsfälle:**

- PW / PW: 4.40 m Mindestbreite und 4.80 m Lichte Breite
- PW / LKW: 5.20 m Mindestbreite und 5.70 m Lichte Breite
- LKW / LKW: 6.00 m Mindestbreite und 6.60 m Lichte Breite

**Massnahme 1 (Varianten 1.1, 1.2, 1.3):  
Verengung der Strasse,  
Mindestbreite Begegnungsfall PW mit PW**



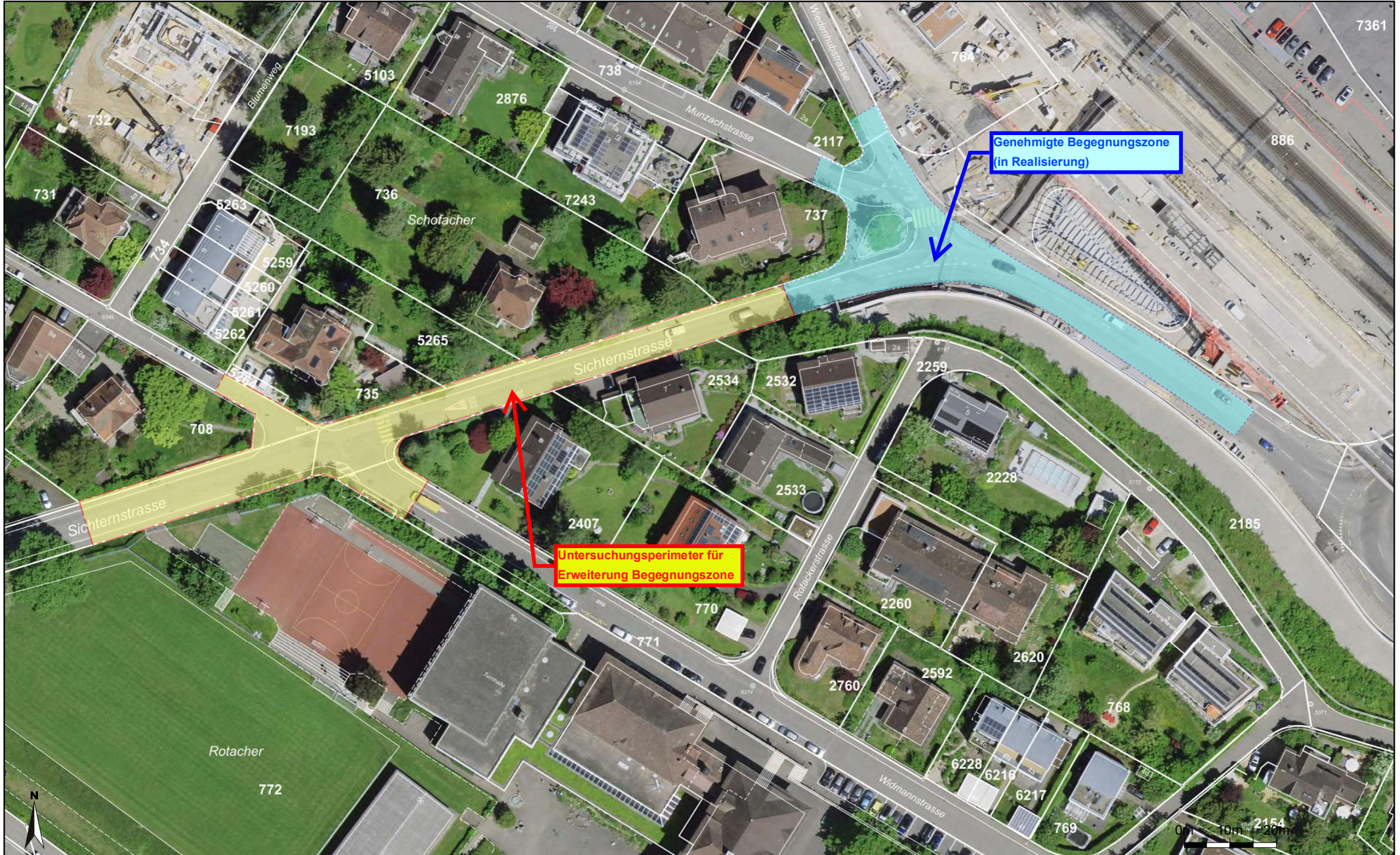


**Massnahme 2:  
Verengung der Strasse,  
Auslegung auf Begegnungsfall PW mit LKW**



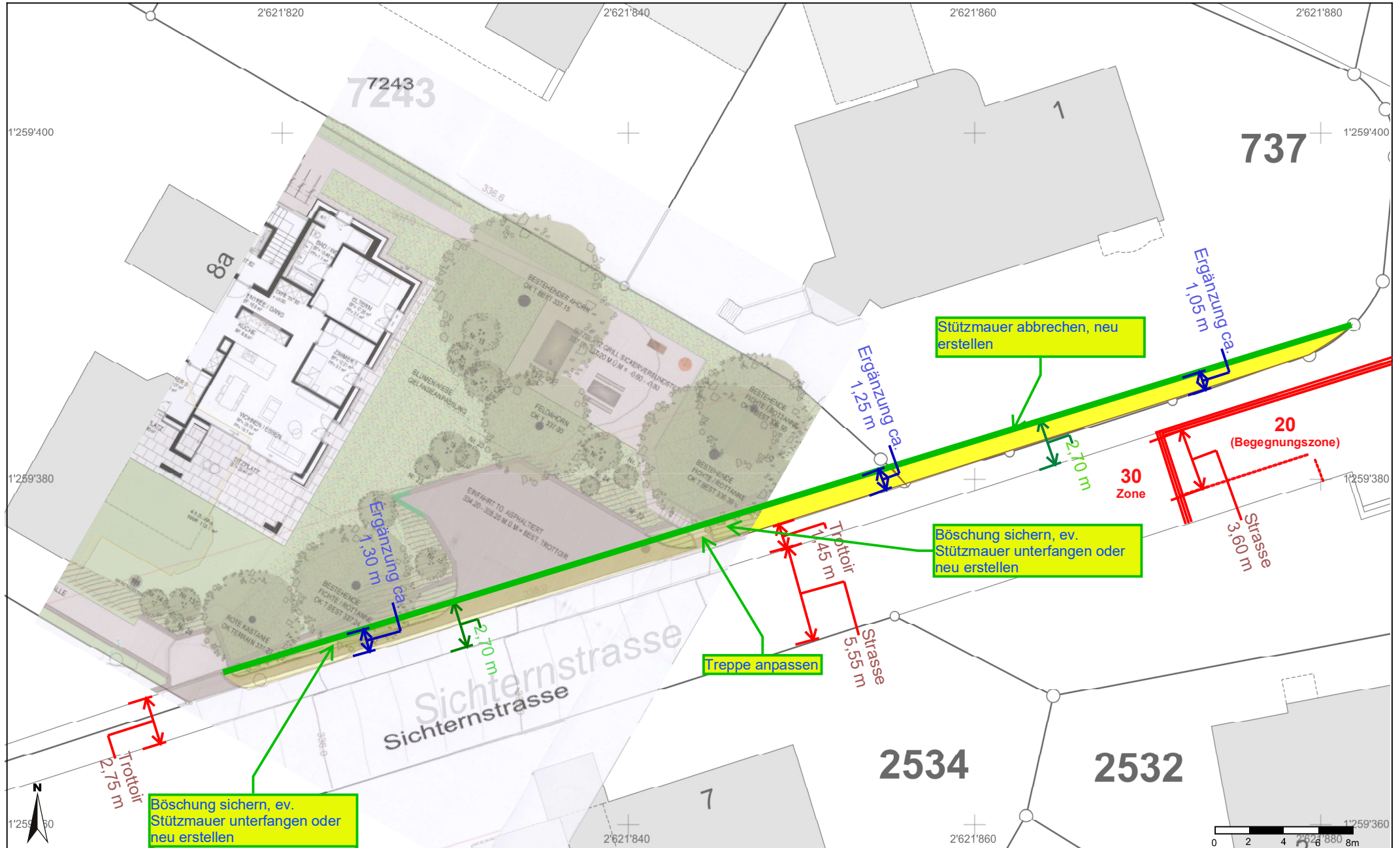


**Massnahme 3:**  
**Erweiterung der Begegnungszone bis zur Widmannstrasse**





Massnahme 4:  
Trottoirverbreiterung mit Landerwerb





2621300 2621450 2621600 2621750 2621900



1259550  
1259400  
1259250  
1259100  
1258950

## Liestal: Sichertenstrasse

01.01.2019 - 31.12.2023

**Unfallschwere**

Unfall mit:

- ☒ Getöteten U(G)
- ☐ Schwerverletzten U(SV)
- △ Leichtverletzten U(LV)
- aussch. Sachschaden U(SS)

**Unfalltyp**

- ☐ 0 Schleuder- oder Selbstunfall
- ☐ 1 Überholunf., Fahrstreifenw.
- ☐ 2 Auffahrunfall
- ☐ 3 Abbiegeunfall
- ☐ 4 Einbiegeunfall
- ☐ 5 Überqueren der Fahrbahn
- ☐ 6 Frontalkollision
- ☐ 7 Parkierunfall
- ☐ 8 Fussgängerunfall
- ☐ 9 Tierunfall
- ☐ 00 Andere

**DTV**

- <1'000
- 1'000 - <2'500
- 2'500 - <5'000
- 5'000 - <10'000
- 10'000 - <25'000
- 25'000 - <50'000
- >50'000

**Überwachungszonen**

- aktiv
- inaktiv
- geplant

Kilometerpunkte km 97+/-

Bezugspunkte km 00

- Nationalstrassen
- Kantonsstrassen
- Gemeindestrassen
- Point of interest (POI)
- Kantonsgrenzen
- Gemeindegrenzen

