

Vorlage an den Landrat

Titel: Liestal: Gasstrasse, Weierweg, Rosenstrasse und Kasinostrasse;
Übernahme der Strassenabschnitte durch den Kanton Basel-
Landschaft

**Realisierungskredit Umgestaltung Gasstrasse, Weierweg, Rebgas-
se und Gerberstrasse**

**Projektierungskredit für Erneuerung und Erweiterung Rosenstras-
se und Kasinostrasse, Planungskredit für ein zukünftiges An-
schlusskonzept Liestal Süd und langfristige Führung der A22**

Datum: 10. Januar 2017

Nummer: 2017-008

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)

Vorlage an den Landrat

2017/008

Liestal: Gasstrasse, Weierweg, Rosenstrasse und Kasinostrasse; Übernahme der Strassenabschnitte durch den Kanton Basel-Landschaft

Realisierungskredit Umgestaltung Gasstrasse, Weierweg, Rebgrasse und Gerberstrasse

Projektierungskredit für Erneuerung und Erweiterung Rosenstrasse und Kasinostrasse, Planungskredit für ein zukünftiges Anschlusskonzept Liestal Süd und langfristige Führung der A22

vom 10. Januar 2017



1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

Seit in den 1970er Jahren die Rathausstrasse vom Kanton an die Stadt Liestal abgetreten wurde, besteht auf der Strecke Liestal - Lausen eine Lücke im kantonalen Strassennetz. Mit der Schliessung der Post- und Büchelstrasse für den Durchgangsverkehr zirkuliert der Durchgangsverkehr ab Kantonalbankkreuzung im Einbahnverkehr via Rebgrasse bzw. via Gasstrasse und Weierweg sowie weiter im Gegenverkehr über Gerbergasse, Rosenstrasse, Militärstrasse und Kasernenstrasse zum Altmarkt. Die Versorgungsrouten (Spezialtransporte) wird ebenfalls über diese Strassenabschnitte geführt. Von diesen Strassenabschnitten sind die Gasstrasse, der Weierweg, die Rosenstrasse und die Militärstrasse zurzeit in Hoheit und Eigentum der Stadt Liestal. Entsprechend ihrer Bedeutung und Funktion sollen deshalb Gasstrasse (Abschnitt Rheinstrasse bis Weierweg), Weierweg und Rosenstrasse ins Kantonsstrassennetz integriert sowie nach den geltenden Richtlinien des Tiefbauamtes erneuert und so umgebaut werden, dass die Strassen für Fuss- und Veloverkehr attraktiver (u.a. querbar) und für die angrenzenden Wohngebiete verträglicher ausgestaltet sind. Anstatt über die Militärstrasse soll der Durchgangsverkehr neu über die Kasinostrasse zum Anschluss Altmarkt geführt werden, weshalb letztere vom Kanton übernommen werden soll. Dabei sollen Eigentum und Hoheit unentgeltlich von der Stadt Liestal an den Kanton Basel-Landschaft übertragen werden. Diese Übernahme wurde im Rahmen der Anpassung des kantonalen Richtplans 2012 festgesetzt.

Die Übernahme und der Umbau der Strassenabschnitte ist unabhängig von der Realisierung eines Hochleistungsstrassenanschlusses Liestal Zentrum sinnvoll und notwendig, da sowohl die Führung des Durchgangsverkehrs bzw. der Kantonsstrasse als auch der Versorgungsrouten mit Ausnahme des Abschnitts Kasinostrasse gleich bleibt. Gemäss dem Regierungsratsbeschluss Nr.1097 vom 8. Juli 2014 wird für die kantonale Hochleistungsstrasse A22 Umfahrung Liestal (HUL) ein Bauprojekt erarbeitet, das den Bau des Anschluss Zentrum erst als 2. Etappe vorsieht. Falls der Anschluss Zentrum nicht realisiert wird, soll geprüft werden, ob eine Anpassung des Anschluss Süd (inkl. ergänzenden Massnahmen im Strassennetz) erforderlich ist. Langfristig soll die Option gesichert werden, die A22 zwischen den Anschlüssen Süd und Nord unterirdisch (z.B. in Form eines Schleifenbergtunnels) zu führen und damit den Ergolzraum anders zu nutzen. Aufgrund von groben Abklärungen zur technischen Machbarkeit der unterirdischen Führung der A22 sollen die notwendigen räumlichen Sicherungen vorgenommen werden können. Die Planungskosten für diese Abklärungen und die technische Machbarkeit belaufen sich auf CHF 250'000.

Die Stadt Liestal führt im Raum Liestal Zentrum zurzeit diverse Siedlungsentwicklungsprojekte durch (Entwicklung Liestal-Nord, Quartierpläne Ziegelhof-Areal, Rosenmund-Areal und Rebgarten). Die Planungen für den Ausbau und die Gestaltung der Strassen sind auf diese Areal-Planungen abzustimmen. Durch die neuen Quartierentwicklungen wird ein höheres Verkehrsaufkommen generiert und hohe Ansprüche an das umgebende Strassenumfeld gestellt. Die Gerberstrasse, die Rebgrasse sowie die neuen Kantonsstrassen Weierweg und Gasstrasse (Teil Süd) dienen bereits heute als wichtige Durchgangssachse in Liestal sowie als Ausnahmetransportroute. Insbesondere der Weierweg ist aufgrund der bisher räumlichen Begrenzung zu schmal ausgebildet, um den Ansprüchen der verschiedenen Verkehrsträger gerecht zu werden. Durch den angrenzenden Quartierplan „Weierweg“ ergaben sich neue Möglichkeiten, diese Achse entsprechend zu optimieren. Zudem ist im Rahmen von örtlich geplanten Werkleitungserneuerungen der Stadt der Fahrbahnbelag instand zu setzen. Die Realisierungskosten der Umgestaltung dieser Strassenabschnitte belaufen sich auf CHF 7'100'000.

1.2.	Inhaltsverzeichnis	
1.	Übersicht	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Rechtliche Grundlagen	4
3.	Begründung Bedarf	4
3.1.	Einbindung in Planung	4
3.2.	Heutige Situation	4
3.3.	Künftige Situation und Ziele	5
3.4.	Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte	5
4.	Die gewählte Lösung	6
5.	Übernahmemodalitäten der Gemeindestrassen durch den Kanton	6
6.	Das Projekt	7
6.1.	Umbau Strassen Liestal Zentrum (Gasstrasse, Weierweg, Rebgasse, Gerberstrasse)	7
6.2.	Strassennetz Liestal Ost (Rosen-, Kasino- und Kasernenstrasse)	8
6.3.	Zukünftiges Anschlusskonzept Liestal Süd und langfristige Führung der A22	9
7.	Termine	10
8.	Kosten und Finanzierung	11
8.1.	Kosten Umbau Strassen Liestal Zentrum	11
8.2.	Projektierung Strassen Liestal Ost	12
8.3.	Zukünftiges Anschlusskonzept Liestal Süd und langfristige Führung der A22	13
8.4.	Erwerb von Grund und Rechten	14
8.5.	Beiträge Dritter	14
8.6.	Finanzrechtliche Prüfung	15
9.	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	15
10.	Anträge	15
11.	Anhang	16

2. Rechtliche Grundlagen

Nach § 10 des kantonalen Strassengesetzes vom 24. März 1986 (SGS 430, StrG;) kann eine Gemeindestrasse in Hoheit und Eigentum des Kantons; Kantonsstrassen in Hoheit und Eigentum der Gemeinden überführt werden. Der Landrat fasst die entsprechenden Beschlüsse gestützt auf § 10 StrG in Verbindung mit § 13 StrG. Dies bedeutet, dass der Beschluss des Landrats die Eigentumsübertragung der betreffenden Strassenabschnitte mit der entsprechenden Änderung des kantonalen Richtplanes umfasst.

Bund:

- Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 19. Dezember 1958
- Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG) vom 07. Oktober 1983
- Eidgenössische Lärmschutz-Verordnung vom 1. April 1987
- Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991

Kanton Basel-Landschaft:

- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft, Beschluss vom 26. März 2009
- Strassengesetz vom 24. März 1986 (SGS 430, StrG;)
- Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz vom 27. Oktober 1998 (SGS 400.11, RPV)
- Umweltschutzgesetz vom 27. Februar 1991 (SGS 780, USG BL)

3. Begründung Bedarf

3.1. Einbindung in Planung

In den 1970er Jahren wurde die Rathausstrasse in Liestal vom Kanton an die Stadt Liestal abgetreten, ohne dass eine andere Strasse ins Netz der Kantonsstrassen aufgenommen wurde, um die entstandene Lücke in der Verbindung nach Lausen zu schliessen. Das Kantonsstrassennetz weist seither in Liestal entsprechende Lücken auf. Gemäss Durchgangsstrassenverordnung (SR 741.272) ist die Strecke durch Liestal Bestandteil der eidgenössischen Hauptstrasse Nr. 2 (Basel-Liestal-Sissach-Olten-...).

3.2. Heutige Situation

Seit 2008 wird in Liestal der Durchgangsverkehr, der nicht via die Hochleistungsstrasse A22, Umfahrung Liestal zirkuliert, zwischen Knoten Kantonalbank und Kreuzung Altmarkt wie folgt geführt:

Ab Kantonalbankkreuzung wird der Verkehr im Einbahnverkehr via Rebgrasse bzw. via Gasstrasse und Weierweg sowie weiter im Gegenverkehr über Gerbergasse, Rosenstrasse, Militärstrasse und Kasernenstrasse zum Altmarkt geführt. Ausser der Rebgrasse, der Gerbergasse und der Kasernenstrasse sind die Abschnitte zurzeit in Hoheit und Eigentum der Stadt Liestal.

Die Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte wird ebenfalls über diese Strassenabschnitte geführt.

Die Gasstrasse und der Weierweg, insbesondere aber die Rosenstrasse und die Militärstrasse, mit ihrem Charakter von kommunalen Erschliessungstrassen, sind den heutigen Verkehrsanforderungen nicht mehr gewachsen und weisen Belagsschäden sowie Setzungen auf. Die Anwohner beklagen sich über Lärmimmissionen, die unter anderem auch auf die unebene Fahrbahn zurück zu führen sind.

Als wichtige Hauptstrassen haben die Rosenstrasse, Militärstrasse einen DTV von ca. 8'000 bis 10'000 Mfz/24h und die Kasernenstrasse (Abschnitt Gitterli) einen DTV von ca. 14'000 Mfz/24h (davon ca. 2% Schwerverkehr) zu bewältigen. Zudem werden die Rosenstrasse und Militärstrasse als Versorgungsrouten vom Typ I genutzt (Ausnahme- und Schwervertransporte mit einem Gesamtgewicht bis zu 480 t). Die Kasernenstrasse stellt die Kantonsstrassenverbindung nach Seltisberg dar. Auf ihr verkehren auch die Buslinien 70 / 71 / 76 / 78; im Abschnitt Gasstrasse-Weierweg-Gestadeckplatz die Buslinien 80 und 83. Darüber hinaus ist die Kasernenstrasse Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes.

Die Fahrbahnbreite der Rosenstrasse beträgt bis auf die Aufweitung auf 7 m im Bereich des Knoten Gestadeckplatz, durchgehend 6 m. Die Breite der beidseitigen Trottoirs variiert zwischen 1.1 m und 2.2 m. Der Querschnitt der Kasernenstrasse ist mit einer Fahrbahnbreite von 7 m, einseitigen Längsparkplätzen mit einer Breite von 2.1 m und beidseitigen Trottoirs von ca. 2.5 m hingegen wesentlich grosszügiger.

3.3. Künftige Situation und Ziele

Ziel ist es, neben einem geschlossenen Kantonsstrassennetz auch die zu übernehmenden Strassen auf einen Standard zu bringen, der einerseits den verkehrlichen Randbedingungen und andererseits in gestalterischen Belangen einer Ortsdurchfahrt gerecht wird. Darüber hinaus ist zu gewährleisten, dass die Funktionstüchtigkeit des zukünftigen Kantonsstrassennetzes sowohl mit als auch ohne A22 Anschluss Liestal-Zentrum gegeben ist (Aufwärtskompatibilität), gleichzeitig das Kantonsstrassennetz aber auch den Quartierplänen in den Entwicklungsgebieten der Stadt Liestal Rechnung trägt.

Entsprechend ihrer Bedeutung und Funktion sollen die betreffenden Strassenteilstücke ins Kantonsstrassennetz integriert sowie nach den geltenden Richtlinien des Tiefbauamtes erneuert und ausgebaut werden.

Im Hinblick auf die Erfüllung der Wirksamkeitskriterien des Agglomerationsprogramms, soll in erster Linie die Kasernenstrasse als Fuss- und Veloverkehrsachse gestärkt und somit die Sport- und Freizeitanlagen im Gitterli besser zugänglich gemacht und mit dem Zentrum enger vernetzt werden.

3.4. Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte

Die Grundlage für das Schliessen der Lücken im Kantonsstrassennetz wurde mit der als Zwischenergebnis festgehaltenen Übernahme der Strassenabschnitte im kantonalen Richtplan 2010 gelegt. Mit dem Beschluss über die Landratsvorlagen zur Richtplananpassung 2012, Aggloprogramm 2. Generation wurde am 25. Februar 2016 die Übernahme dieser Strassenabschnitte festgesetzt.

Im Jahr 2005 hatten sich der Kanton und die Stadt Liestal auf ein Verkehrskonzept für Liestal geeinigt, welches schrittweise umgesetzt wird. Das damalige Konzept sah eine Erweiterung der A22 Umfahrung Liestal (HUL) mit dem neuen Anschluss Liestal-Zentrum und dem Ausbau des Anschlusses Liestal Süd (Altmarkt) zu einem Vollanschluss vor. Inzwischen wurde im Rahmen der weiteren Projektierung der HUL ein vertiefter Variantenvergleich durchgeführt, aufgrund dessen der Ausbau des Anschlusses Liestal Süd zum Vollanschluss nicht weiter verfolgt wird. Der Umbau und die Erweiterung der A22 mit dem Anschluss Zentrum soll aufgrund der Investitionsplanung (2016 - 2025) des Kantons etappiert erfolgen.

Materiell wurde mit dem Verkehrskonzept die Verkehrsführung in und um Liestal neu organisiert mit dem Ziel, die Bereiche Bahnhofplatz, Poststrasse, Wasserturmplatz und Büchelstrasse vom Verkehr zu entlasten. Wesentlichstes Element ist die Aufhebung des Einbahnverkehrs um das Stedtli. Die daraus resultierenden Betriebskonzepte für sämtliche Verkehrsträger sind in Absprache mit der Stadt Liestal definiert worden. Die Hauptverkehrsstrasse für den motorisierten Individualverkehr verläuft seitdem von der Rheinstrasse / Kantonalbankknoten über Gasstrasse - Weierweg - Rebgasse - Gerberstrasse - Rosenstrasse - Militärstrasse - Kasernenstrasse. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses waren bzw. sind diverse Knotenanpassungen sowie die Erneuerung und der massvolle Umbau der Strassen (insbesondere Rosenstrasse) nötig. Der öffentliche Verkehr zirkuliert seit Dezember 2010 d.h. seit Abschluss der Umgestaltung von Poststrasse und Wasserturmplatz (Projekte der Stadt Liestal) dort im Gegenverkehr.

Das Verkehrskonzept wurde in folgenden Schritten umgesetzt:

- Sommer 2008 bis 2010 wurde wegen der Umgestaltung der Poststrasse und des Wasserturmplatzes der Verkehr zwischen Altmarkt und Kantonalbank-Kreuzung auf die Rosenstrasse gelenkt (mit umgestalteten Knoten Militärstrasse/Kasernenstrasse und Militärstrasse/Rosenstrasse). Zudem wurde die kommunale Erschliessungsstrasse Kantinenweg - Nonnenbodenweg fertig gestellt.

- Seit 2010 ist die Poststrasse als Begegnungszone im Einbahnverkehr wieder befahrbar. Seit Dezember 2010 können die öV-Busse auch in der Gegenrichtung via Poststrasse zum Bahnhof fahren.
- Seit Anfang 2013 -- mit Eröffnung des Neubaus der Manor - ist die Büchelstrasse abschnittsweise verkehrsberuhigt, so dass sich hier der grösste Teil des Verkehrs auf den Kantinenweg verlagert.
- Seit Dezember 2013 ist die A22, Pratteln - Liestal (HPL) inklusiv des Vollanschlusses Liestal-Nord in Betrieb. Im Bereich Liestal wurde dadurch insbesondere die Erreichbarkeit der kantonalen Verwaltung und des Spitals via A22 verbessert.

Infolge der neuen Randbedingungen (Siedlungsentwicklungen in Liestal, neue Verkehrsentwicklung), wurden im Rahmen der Projektierung für die A22 Umfahrung Liestal (HUL) die Verkehrsgrundlagen für Liestal überprüft und überarbeitet. Dabei wurde das Verkehrsmodell für das Zentrum von Liestal verfeinert, um die heutige Struktur und die zukünftige Entwicklung der Verkehrsströme in diesem neuralgischen Bereich besser beschreiben zu können. Die daraus hervorgegangene Verkehrsprognose wird auch als Grundlage für den Ausbau der neuen Kantonsstrassenachse dienen und soll in die Planung einfließen. Gleichzeitig wurde der strassenseitigen Erreichbarkeit der Areale in Liestal Nord nicht mehr die gleiche Bedeutung zugemessen, wie noch in der Konzepterarbeitung 2005. Diese veränderte Zielsetzung wirkt sich auch auf die Beurteilung der Lösungen (Bedeutung von Anschluss Zentrum) aus. Parallel zu diesen Arbeiten wird infolge der vielen Veränderungen auch das Netz der kantonalen Radrouten im Raum Liestal überprüft.

4. Die gewählte Lösung

Um die Lücken im Kantonsstrassennetz schliessen zu können, werden folgende Strassenabschnitte der Stadt Liestal ins Netz der Kantonsstrassen übernommen:

- Gasstrasse; Abschnitt Rheinstrasse bis Weierweg
- Weierweg
- Rosenstrasse
- Kasinostrasse (Abschnitt Rosenstrasse bis Kasernenstrasse)

Diese Übernahmen und Ausbauten sind unabhängig von der Realisierung des A22 Anschlusses Liestal Zentrum sinnvoll und notwendig, da sowohl die Führung des Durchgangsverkehrs bzw. der Kantonsstrasse als auch der Versorgungsrouten gleich bleibt. Hingegen ist die Übernahme der Gasstrasse, Abschnitt Weierweg bis A22 Anschluss Liestal Zentrum zum jetzigen Zeitpunkt nicht erforderlich.

Im Übergangszustand ohne Anschluss Zentrum werden sich die Verkehrsströme in Liestal nicht wesentlich verändern. Die oben beschriebenen Strassenabschnitte vom Altmarkt bis zum Kantonalbankknoten sind in den Spitzenstunden bereits heute stark ausgelastet bis teilweise überlastet. Deshalb sollen im Rahmen der Projektierung Möglichkeiten zur Entlastung der Knoten evaluiert werden.

5. Übernahmemodalitäten der Gemeindestrassen durch den Kanton

Die Stadt Liestal und die Bau- und Umweltschutzdirektion haben über die Bedingungen für die Abtretung der Gasstrasse, des Weierweges, der Rosenstrasse und der Kasinostrasse verhandelt:

- a. Die Gasstrasse, Abschnitt Rheinstrasse bis Weierweg, der Weierweg, die Rosenstrasse, Abschnitt Gestadeckplatz bis Anschluss A22 und die Kasinostrasse, Abschnitt Rosenstrasse bis Kasernenstrasse, werden von der Stadt ohne weitere Entschädigung dem Kanton in Hoheit und Eigentum abgetreten.
- b. Der Ausbau und die Erneuerung der übernommenen Strassen erfolgt durch das kantonale Tiefbauamt und werden durch den Kanton finanziert.

6. Das Projekt

Mit dem Lückenschluss soll ein durchgehendes Kantonsstrassennetz zwischen dem Anschluss Süd bzw. der Waldenburgerstrasse einerseits und der Gasstrasse / Kantonalbankknoten andererseits erreicht werden.

Die zu übernehmenden Strassenabschnitte entsprechen nicht den kantonalen Standards, weder in der Breite (Fahrbahn, Trottoirs) noch im Belagsaufbau. Aus diesem Grund müssen die zu übernehmenden Strassenabschnitte erneuert und ausgebaut werden. Mit dem zu erfolgenden Umbau muss die Strasse für Fuss- und Veloverkehr attraktiver und für die angrenzenden Wohngebiete verträglicher ausgestaltet werden. In der Projektierung soll neben den verkehrstechnischen Anforderungen auch die Verkehrssicherheit aller Benutzerkategorien berücksichtigt werden. Zudem wird auch die Notwendigkeit von Lärmschutzmassnahmen geprüft werden. Die Planung wird eng mit der Stadt Liestal abgestimmt. Der Gestaltung des Strassenraums soll in der Projektierung entsprechend Rechnung getragen werden. Für den Umbau ist der Erwerb von privatem Land aus heutiger Sicht unumgänglich.

6.1. Umbau Strassen Liestal Zentrum (Gasstrasse, Weierweg, Rebgrasse, Gerberstrasse)

Die Stadt Liestal führt in diesem Raum zurzeit diverse Siedlungsentwicklungsprojekte durch (Entwicklung Liestal-Nord, Quartierpläne Ziegelhof-Areal, Rosenmund-Areal und Rebgarten). Die Planungen für den Ausbau und die Gestaltung der Strassen sind auf diese Areal-Planungen abgestimmt. Durch die neuen Quartierentwicklungen wird ein höheres Verkehrsaufkommen generiert und hohe Ansprüche an das umgebende Strassenumfeld gestellt.

Die Gerberstrasse, die Rebgrasse sowie die neuen Kantonsstrassen Weierweg und Gasstrasse (Teil Süd) dienen bereits heute als wichtige Durchgangsachse in Liestal sowie als Ausnahmetransportroute. Insbesondere der Weierweg ist aufgrund der bisher räumlichen Begrenzung zu schmal ausgebildet, um den Ansprüchen der verschiedenen Verkehrsträger gerecht zu werden. Durch den angrenzenden Quartierplan „Weierweg“ ergaben sich neue Möglichkeiten, diese Achse entsprechend zu optimieren. Zudem ist im Rahmen von örtlich geplanten Werkleitungserneuerungen der Stadt der Fahrbahnbelag instand zu setzen.

Der Weierweg und der obere Teil der Gasstrasse sollen vom Kanton übernommen werden. Das Teilstück der Gasstrasse zwischen Weierweg und geplantem Anschluss Zentrum der A22 wird vom Kanton nur im Fall der Realisierung des Anschlusses übernommen.

Das genannte Strassennetz ist baulich anzupassen und soll die folgenden Ziele erfüllen:

- Bewältigung des heutigen und des zu prognostizierenden künftigen Verkehrs (mit und ohne Anschluss Liestal Zentrum → Aufwärtskompatibilität)
- Hohe Flexibilität bezüglich der Etappierbarkeit der Ausbauzustände
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Instandstellung und Ausbau der Kantonsstrassen auf den Standard des TBA BL
- Ermöglichung eines reibungslosen ÖV-Betriebs im Normalzustand
- Erhöhung der Attraktivität und Sicherheit für den Langsamverkehr im Projektperimeter
- Gestalterische Aufwertung des Strassenraumes
- Berücksichtigung der historischen Gegebenheiten und Bausubstanzen

Der für die Verkehrsabwicklung zentrale Bereich in Liestal besteht heute aus dem Einbahnregime mit den Knoten Kantonalbank, Gasstrasse/Weierweg und Weierweg/Rebgrasse. In diesem Bereich verflochten sich die innerstädtischen Strassenachsen und die Einfallsachsen in Längs- und Querrichtung des Ergolzals. Um auch die dynamischen Interaktionen zwischen den nahe beieinander liegenden Knoten berücksichtigen zu können, wurden das Regime mit einer Verkehrsflusssimulation analysiert. Die Überprüfung des Verkehrsregimes im Bereich

Kantonalbank-Knoten zeigte, dass das heutige Verkehrsregime in Form eines Einbahn-Ringes sowohl ohne als auch mit Anschluss Zentrum verkehrlich wie städtebaulich am besten zu beurteilen ist.

Für die Bestimmung der Verkehrsbelastung wurde das kantonale Verkehrsmodell für das Jahr 2030 mit den Verkehrspotentialen der verschiedenen Quartierplänen und der Arealentwicklungen im Zentrum von Liestal ergänzt. Die prognostizierte Verkehrsbelastung wird zwischen 10'500 Fahrzeugen pro Werktag (obere Rebgrasse) und 16'200 (untere Rebgrasse) betragen. Anhand der Verkehrsbelastung, der vorhandenen engen Situation und der Quartierentwicklung wurden die Querschnitte der einzelnen Strassenabschnitte definiert. Grundsätzlich wird eine Strassenbreite von 7.00 m bzw. Fahrbahnstreifenbreite von 3.50 m erstellt. Dies ermöglicht einerseits einen reibungslosen Verkehr mit Lastwagen und andererseits ermöglicht dies auch die Abwicklung des Ausnahmetransportes Typ I. Auf der unteren Rebgrasse und einem Teil der Gerberstrasse ist zudem, aufgrund der verschiedenen Aus- und Einfahrten der einzelnen Quartierpläne der Bau eines Mehrzweckstreifens vorgesehen. Im Bereich des Mehrzweckstreifens wird mit der Fahrbahnaufteilung von je 3.50 m Fahrstreifen und 2.00 m Mehrzweckstreifen, der Begegnungsfall Lastwagen und abbiegender Personenwagen mit Lastwagen im Gegenverkehr gewährleistet. Durch den Mehrzweckstreifen wird grossen Fahrzeugen auch ermöglicht, dass diese Radfahrer in diesem Bereich Überholen können ohne die Gegenfahrbahn zu tangieren. Durch die neue Geometrisierung der Strasse, muss die Orisbachbrücke um 2.7 m verbreitert werden. Hierzu soll der nördliche Brückenrand angepasst werden.

Die Realisierung soll voraussichtlich in zwei Etappen erfolgen:

1. Etappe: Gasstrasse, Weierweg und Rebgrasse
2. Etappe Gerberstrasse inkl. Gestadeckplatz

6.2. Strassennetz Liestal Ost (Rosen-, Kasino- und Kasernenstrasse)

Gemäss dem Beschluss über die Landratsvorlagen zur Richtplananpassung 2012, vom 25. Februar 2016 ist vorgesehen den Verkehr, insbesondere auch aufgrund der Versorgungsrouten Typ I, auf der Rosenstrasse zu konzentrieren und diese Strasse ins Kantonsstrassennetz zu übernehmen. Für die Verknüpfung der Rosenstrasse mit der Kasernenstrasse im Bereich der Sportanlagen kommen sowohl die Militärstrasse als auch die Kasinostrasse in Frage. Die beiden Varianten wurden geprüft und aufgrund von verkehrlichen, städtebaulichen und finanziellen Kriterien miteinander verglichen. Nachfolgend wird die Beurteilung zusammengefasst:

- Die Übernahme der Militärstrasse bedingt deren Ausbau und Verbreiterung, damit die Anforderungen für Kantonsstrassen bzw. Versorgungsrouten eingehalten werden können. Da die Militärstrasse die einzige Verbindung für den Veloverkehr von der Kasernenstrasse Richtung Schwimmbad darstellt, müssen zudem zumindest vom Schwimmbad her aufgrund des Gefälles Radstreifen eingerichtet werden. Die Parkplätze auf der südöstlichen Strassenseite können aus Platzgründen nicht bestehen bleiben und müssen an einen anderen Ort verlegt werden. Durch den Ausbau der Militärstrasse wird die heutige Belastung der angrenzenden Wohngebiete noch verstärkt. Zudem bleiben die Sportanlagen räumlich abgetrennt.
- Die Übernahme der Kasinostrasse bedingt ebenfalls deren Verbreiterung. Zudem müssen die Knoten an der Rosenstrasse und der Kasernenstrasse ausgebaut werden. Für diese Massnahmen ist Landerwerb erforderlich. Da ein Knoten mehr umgebaut werden muss, sind die Baukosten höher als bei einer Übernahme der Militärstrasse. Im Gegenzug fallen die Kosten für die Verlegung der Parkplätze der Sportanlagen geringer aus und die Kosten für den Lärmschutz liegen tiefer, da an die Kasinostrasse weniger empfindliche Nutzungen angrenzen. Die grossen Vorteile der Variante Kasinostrasse liegen in der Entlastung der Militärstrasse und der daran angrenzenden Nutzungen (Reduktion Trennwirkung, Verringerung Lärmbelastung) sowie in der besseren Zugänglichkeit von Sportanlagen und Schwimmbad für den Fuss- und Veloverkehr.

Die Vorteile der Führung über die Kasinostrasse wiegen die entstehenden Mehrkosten gegenüber der Variante Militärstrasse auf, weshalb sie neu ins Kantonsstrassennetz übernommen werden soll.

Die neu vom Kanton zu übernehmende Rosenstrasse verläuft mehrheitlich im Wohngebiet. Infolge der engen Strassenverhältnisse und dem hohen Anteil an Wohnnutzung entlang der Rosenstrasse ist der Ausbildung des Strassenraumes hohe Bedeutung zu zukommen. Die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr muss sorgfältig erarbeitet werden. Der Strassenraum, also die Strasse mit den angrenzenden Liegenschaften, soll als Ganzes geplant werden. Um die Koexistenz zu fördern, soll mittels Gestaltung ein flüssiger, homogener und siedlungsverträglicher Verkehrsablauf erreicht werden. Um dies zu erreichen, soll zuerst ein Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet werden. Der Prozess für die Erarbeitung des Konzeptes lehnt sich an die VSS-Norm über das Vorgehen für die Entwicklung von Gestaltungs- und Betriebskonzepten an. Damit die ortsspezifischen Verhältnisse und die Querschnittsaufgabe der Strassenraumgestaltung genügend berücksichtigt werden, soll der Prozess eng durch die Stadt Liestal begleitet und die verschiedenen betroffenen Interessengruppen im Rahmen einer Begleitgruppe miteinbezogen werden. Ein partizipativer Planungsprozess ist entscheidend für das Gelingen eines Vorhabens in einem solch sensiblen Raum.

Aufbauend auf der Bestandes- und Problemanalyse sollen die Ziele hinsichtlich Siedlung, Verkehr und Umwelt definiert werden. Aus der Gegenüberstellung der bestehenden Situation und der Ziele leitet sich der Handlungsbedarf ab. Die Stadt Liestal und der Kanton bestimmen gemeinsam die weiterzuerfolgende Lösungsvariante. Diese bildet dann die Basis für die Projektierung (Vor- und Bauprojekt) der einzelnen Strassenabschnitte.

Dass die Projektierung von Umgestaltungen von Ortsdurchfahrten mit einem Verkehrs- Betriebs- und Gestaltungskonzept gestartet wird, hat das Tiefbaumt mehrheitlich gute Erfahrungen gemacht (Langenbruck, Seltisberg, Waldenburg usw.).

Die Kasernenstrasse hat neben ihrer Bedeutung als Verbindungsachse nach Seltisberg auch eine hohe Bedeutung als wichtige öV-Achse und zusätzlich eine Funktion als Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes. Aufgrund des bestehenden breiten Querschnitts und den geplanten Quartierentwicklungen entlang der Strasse, soll im Rahmen des Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzeptes auch die Funktion und Gestaltung der Kasernenstrasse geklärt werden.

6.3. Zukünftiges Anschlusskonzept Liestal Süd und langfristige Führung der A22

Die Übernahme und der Ausbau der Strassenabschnitte sind unabhängig von der Realisierung des Hochleistungsstrassenanschlusses Liestal Zentrum sinnvoll und notwendig, da sowohl die Führung des Durchgangsverkehrs bzw. der Kantonsstrasse als auch der Versorgungsrouten mit Ausnahme des Abschnitts Kasinostrasse gleich bleibt. Gemäss RRB Nr. 1097 vom 8. Juli 2014 wird für die kantonale Hochleistungsstrasse A22 Umfahrung Liestal (HUL) ein Bauprojekt erarbeitet, das den Umbau und die Erweiterung der Anlage mit dem Anschluss Zentrum in Etappen vorsieht. Wurde beim Verkehrskonzept Liestal im Raum Liestal Nord noch von der Ansiedlung von Fachmärkten und verkehrsintensiven Einrichtungen ausgegangen, hat sich diese Ausgangslage verändert – in Liestal Nord sind vornehmlich Wohnnutzungen vorgesehen. Entsprechend haben sich die Anforderungen an die verkehrliche Erschliessung in diesem Raum verändert.

Die A22 wird spätestens ab ca. 2025 erneuert, ob der Zentrumsanschluss als 2. Etappe der Erneuerung effektiv realisiert wird, ist unsicher: Es ist offen, ob er bewilligungsfähig ist und er steht im Widerspruch zu einer allfälligen, langfristigen Verlegung der A22 in einen Tunnel.

Grundsätzlich stellen sich für das übergeordnete Strassennetz in Liestal in diesem Zusammenhang mittel- bis langfristige folgende Fragen:

1) Welche Anpassungen / Massnahmen am Strassennetz (übergeordnet / Strassennetz Gemeinde) sind sinnvoll / erforderlich, wenn der Zentrumsanschluss nicht oder erst viel später gebaut wird? Primär ist im Rahmen dieser Abklärungen die mittelfristige Funktion des Anschluss Süd (Altmarkt) zu prüfen und ob er in geeigneter Art und Weise umgebaut / optimiert werden soll. Das Strassennetz Liestal Ost (gemäss Kap. 6.2) bildet dazu die Grundlage bzw.

Rahmenbedingung. Dabei sind z.B. auch die vorgesehenen Quartierpläne im Gebiet Heidenloch / Grammet zu berücksichtigen.

2) Welche langfristigen Optionen sollen bzgl. Führung der A22 durch Liestal verfolgt werden; insbesondere wenn der Zentrumsanschluss nicht realisiert wird d.h. was soll mit der A22 in einer langfristigen Perspektive (ab ca. 2040) passieren, wenn die nächste Erneuerung / Instandsetzung ansteht? Dabei stellt eine unterirdische Linienführung der A22 zwischen den Anschlüssen Liestal Süd und Liestal Nord (z.B. in Form eines Schleifenbergtunnels) eine Option dar, welche von der Stadt Liestal favorisiert wird. Dies würde es zulassen, den Ergolzraum zu renaturieren und für die Naherholung aufzuwerten. Damit diese Option erhalten bleibt, müssen die notwendigen räumlichen Korridore bereits heute gesichert werden. Insbesondere bei den Anschlussbereichen ist die räumliche Sicherung vordringlich. Aus diesem Grund bedarf es grober Abklärungen zur technischen Machbarkeit der unterirdischen Führung der A22.

7. Termine

Der Zeitpunkt des Projektstarts ist einerseits abhängig von der Abtretung der betreffenden Strassenabschnitte an den Kanton und andererseits von der Sicherstellung der finanziellen Mittel für die Projektierung. Geplant sind folgende Termine:

Übernahme der Strassen durch den Kanton (Überschreibung Grundbuch)	2017
Ausführungsprojekt Strassen Liestal Zentrum	2017
Realisierung Strassen Liestal Zentrum 1. Etappe	2018 / 2019
Realisierung Strassen Liestal Zentrum 2. Etappe	2020 / 2021
Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept Strassen Liestal Ost	2016 / 2017
Vorprojekt Strassen Liestal Ost	2018
Bauprojekt Strassen Liestal Ost	2019 / 2020
Realisierungskredit (LRB) Strassen Liestal Ost	2021
Realisierungsbeginn Strassen Liestal Ost	ca. 2023

Der Zeitpunkt der Realisierung des Ausbaus der Rosenstrasse und der Kasinostrasse ist abhängig vom freihändigen Landerwerb, der Anzahl allfällig eingehender Einsprachen sowie von der Sicherstellung der finanziellen Mittel. Sobald ein rechtskräftiges Projekt vorliegt, wird eine weitere Landratsvorlage für den Realisierungskredit ausgearbeitet.

Die Realisierung muss aufgrund des Projektumfangs voraussichtlich in Etappen erfolgen. Dabei sind Faktoren wie baulicher Zustand sowie die verkehrstechnischen Notwendigkeiten und Abhängigkeiten entsprechend zu berücksichtigen. Die Realisierungsphasen sind zudem auf das Bauvorhaben der SBB, "Vierspurausbau Bahnhof Liestal" und auf die Erneuerung und Erweiterung der A22 Umfahrung Liestal (HUL) abzustimmen.

8. Kosten und Finanzierung

8.1. Kosten Umbau Strassen Liestal Zentrum

Die Kosten für den Umbau der Gasstrasse (Abschnitt Rheinstrasse bis Weierweg), den Weierweg, die Rebgrasse und die Gerberstrasse belaufen sich auf:

Tief- und Strassenbau	CHF	2'970'000
Kunstabauten	CHF	200'000
LSA, Markierungen, Signalisierung	CHF	370'000
Verkehrsführung, Öffentlichkeitsarbeit, Diverses	CHF	400'000
Honorare (u.a. Projektierung, Bauleitung)	CHF	800'000
Unvorhergesehenes	CHF	450'000
<hr/>		
Zwischentotal	CHF	5'190'000
Mehrwertsteuer von 8%	CHF	410'000
Landerwerb	CHF	1'500'000
<hr/>		
Gesamtkosten (inkl. MwSt. von 8%)	CHF	7'100'000

Es wird ein Realisierungskredit von CHF 7'100'000.- inkl. MwSt. beantragt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden die allfälligen Preisänderungen (Teuerung) gemäss dem Baupreisindex Tiefbau Nordwestschweiz gegenüber der Preisbasis April 2015 bewilligt.

Kontierung		
IM-Position	Innenauftrag	Kostenart
2301.143	701227	50100010

Die Mittel sind im Investitionsprogramm 2017-2026 eingestellt.

Die Kosten basieren auf der vorliegenden Kostenschätzung und gliedern sich in folgende Jahrestanchen:

2017	CHF	200'000.00
2018	CHF	450'000.00
2019	CHF	2'400'000.00
2020	CHF	3'350'000.00
2021	CHF	700'000.00

Zusammenfassung Folgekosten

in CHF

		10/2021	2022	2023	2024	2025
1	Zusätzliche Mitarbeiter	0	0	0	0	0
2	Nettoinvestitionen	7'100'000				
3	Betriebskosten	0	0	0	0	0
	Unterhaltskosten					
	Abschreibungen	23'333	140'000	140'000	140'000	140'000
	Zinskosten	19'229	115'375	115'375	115'375	115'375
	Folgekosten	42'563	255'375	255'375	255'375	255'375
4	Folgebertrag	0	0	0	0	0
3-4	Folgekosten netto	42'563	255'375	255'375	255'375	255'375

8.2. Projektierung Strassen Liestal Ost

Eine Grobkostenschätzung ($\pm 30\%$) geht für die Realisierung der Erneuerung und den Ausbau der zu übernehmenden Strassen von rund CHF 20 Mio. aus.

In dieser Kreditvorlage sollen die Projektierungsarbeiten genehmigt werden für die Aus- und Umgestaltung der Rosen-, Kasino- und Kasernenstrasse.

Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept (VBGK) CHF 400'000.--

Vorprojekt CHF 600'000.--

Bauprojekt und Bewilligung CHF 1'200'000.--

Total Kreditsumme (inkl. MwSt. von 8%) CHF 2'200 000.--

Es wird ein Projektierungskredit von **CHF 2'200'000.- inkl. MwSt.** beantragt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden die allfälligen Preisänderungen (Teuerung) gemäss dem Baupreisindex Tiefbau Nordwestschweiz gegenüber der Preisbasis April 2015 bewilligt.

Kontierung		
IM-Position	Innenauftrag	Kostenart
2301.143	700421	50100010

Die Mittel sind im Investitionsprogramm 2017-2026 eingestellt.

Die Projektierungskosten basieren auf der vorliegenden Kostenschätzung und gliedern sich in folgende Jahrestanchen:

- 2016 CHF 400'000.00
- 2017 CHF 400'000.00
- 2018 CHF 400'000.00
- 2019 CHF 500'000.00
- 2020 CHF 500'000.00

Zusammenfassung Folgekosten

in CHF

		10/2025	2026	2027	2028	2029
1	Zusätzliche Mitarbeiter	0	0	0	0	0
2	Nettoinvestitionen	20'000'000				
3	Betriebskosten	0	0	0	0	0
	Unterhaltskosten	3'667	22'000	22'000	22'000	22'000
	Abschreibungen	79'167	475'000	475'000	475'000	475'000
	Zinskosten	54'167	325'000	325'000	325'000	325'000
	Folgekosten	137'000	822'000	822'000	822'000	822'000
4	Folgertrag	0	0	0	0	0
3-4	Folgekosten netto	137'000	822'000	822'000	822'000	822'000

8.3. Zukünftiges Anschlusskonzept Liestal Süd und langfristige Führung der A22

In dieser Kreditvorlage soll die technische Machbarkeit einer unterirdischen Linienführung der A22 im Raum Liestal geklärt werden, damit der entsprechende Raumbedarf definiert werden kann.

Es wird ein Planungskredit von **CHF 250'000.- inkl. MwSt.** beantragt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden die allfälligen Preisänderungen (Teuerung) gemäss dem Baupreisindex Tiefbau Nordwestschweiz gegenüber der Preisbasis Oktober 2015 bewilligt.

Kontierung		
IM-Position	Innenauftrag	Kostenart
2301.143	701303	50100010

Die Mittel sind im Investitionsprogramm 2017-2026 eingestellt und im Innenauftrag 701227 enthalten.

Die Projektierungskosten basieren auf der vorliegenden Kostenschätzung und gliedern sich in folgende Jahrestanchen:

2017:	CHF	100'000.00
2018:	CHF	50'000.00
2019:	CHF	100'000.00

Zusammenfassung Folgekosten

in CHF

		1/2020	2021	2022	2023	2024
1	Zusätzliche Mitarbeiter	0	0	0	0	0
2	Nettoinvestitionen	250'000				
3	Betriebskosten	0	0	0	0	0
	Unterhaltskosten					
	Abschreibungen	5'729	6'250	6'250	6'250	6'250
	Zinskosten	3'724	4'063	4'063	4'063	4'063
	Folgekosten	9'453	10'313	10'313	10'313	10'313
4	Folgertrag	0	0	0	0	0
3-4	Folgekosten netto	9'453	10'313	10'313	10'313	10'313

8.4. Erwerb von Grund und Rechten

Die Strassenparzellen der Gasstrasse, Abschnitt Rheinstrasse bis Weierweg, des Weierwegs, der Rosenstrasse, Abschnitt Gestadeckplatz bis Anschluss A22 und der Kasinostrasse, Abschnitt Rosenstrasse bis Kasernenstrasse, werden von der Stadt ohne weitere Entschädigung dem Kanton in Hoheit und Eigentum abgetreten.

Das sowohl die Rosenstrasse wie auch die Kasinostrasse nicht dem Ausbaustandard einer Kantonsstrasse entsprechen, muss entlang dieser Strassen noch Landerwerb getätigt werden.

8.5. Beiträge Dritter

Gemäss der Leistungsvereinbarung des Agglomerationsprogramms Basel 2. Generation vom 1. Juli 2015 ist das Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost in den A-Massnahmen enthalten. Das Projekt kann mit einer Bundesbeteiligung von 35% an den anrechenbaren Kosten, maximal mit einem Beitrag von CHF 1.89 Mio. (exkl. MwSt. und exkl. Teuerung, Preisstand Oktober 2005) rechnen.

Die Bundesbeiträge können aber erst nach Vorliegen eines rechtskräftigen Projektes und des genehmigten Baukredits beantragt und ab dem Baustart effektiv geltend gemacht werden.

8.6. Finanzrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 36 Abs. 1 lit. C des Finanzhaushaltgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

9. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Von der Stadt Liestal ging folgende Stellungnahme ein:

Der Stadtrat nimmt die Beschlüsse der Landratsvorlage zustimmend zur Kenntnis. Insbesondere sind wir sehr erfreut darüber, dass Sie unser Anliegen zur Klärung des Raumbedarfs der unterirdischen Linienführung der A22 aufgenommen haben. Mit einer entschädigungslosen Abtretung der erwähnten Strassenabschnitte an den Kanton können wir uns einverstanden erklären. Allerdings darf damit unter keinen Umständen das Ziel verfolgt werden, den Verkehr der A22 über längere Zeitabschnitte auf die Kantonsstrasse umzuleiten. Wir weisen auch nochmals in aller Deutlichkeit auf die Wichtigkeit der siedlungsorientierten Gestaltung dieses Strassenabschnitts für die Stadt Liestal hin. Mit den Quartierplänen und den zugehörigen Bauvorhaben erwarten wir in diesem Abschnitt in den kommenden Jahren rund tausend zusätzliche Einwohnerinnen und Einwohner. Damit kommt der Gestaltung in diesem Strassenabschnitt als Schnittstelle von den neuen Quartieren zum Stedtli eine besondere Bedeutung zu. Wir nehmen mit Befriedigung zur Kenntnis, dass in der Landratsvorlage die Mitwirkung der Stadt Liestal an der Ausgestaltung des Projektes explizit vorgesehen ist. Ebenfalls ist ein breiter Mitwirkungsprozess vorgesehen. Dieser ist wichtig, um auch die in der IG Rosenstrasse zusammengeschlossenen Anwohner der Rosenstrasse in den Prozess einzubinden. Wir begrüßen auch den vorgesehenen Zeitplan, der eine Fertigstellung der ersten beiden Bauetappen vor den Bauarbeiten des Vierspurausbaus der SBB vorsieht. Bezüglich der Ausgestaltung der Details zum Vorprojekt im Abschnitt Gstadeckplatz - Weierweg - Gasstrasse stehen wir in engem Kontakt mit dem Tiefbauamt und haben unsere Anliegen in der Stellungnahme zum Vorprojekt bereits eingebracht. Wir bitten Sie darum, diese für die Ausarbeitung des Bauprojektes zu berücksichtigen. Im Sinn einer einheitlichen Strassenraumgestaltung im unmittelbaren Umfeld des Quartierplans Weierweg ersuchen wir Sie, den Abschnitt der Gasstrasse bis zur Mühlemattstrasse ebenfalls zu übernehmen und in Ihr Bauprojekt zu integrieren.

Aus den Unterlagen geht für uns nicht schlüssig hervor auf welcher Grundlage der Entscheid getroffen wurde, den Anschluss Altmarkt nicht zu einem echten Vollanschluss auszubauen. Insbesondere sind wir nicht sicher, ob die Entwicklung im Heidenloch – Grammet - Cheddite Gebiet schon in die Überlegungen eingeflossen ist. Derzeit sind einige Quartierpläne im Genehmigungsverfahren, die auch in diesem Quartier in den kommenden Jahren einen Bevölkerungszuwachs von ca. tausend neuen Einwohnerinnen und Einwohnern erwarten lässt. Wir ersuchen Sie darum, diesen Vorentscheid im Blick auf die Erschliessung dieses Entwicklungsgebietes nochmals zu überprüfen.

10. Anträge

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Der Regierungsrat wird ermächtigt, die erforderlichen Schritte vorzukehren, um die Gasstrasse (Abschnitt Rheinstrasse bis Weierweg), den Weierweg, die Rosenstrasse und die Kasinostrasse (Abschnitt Rosenstrasse bis Kasernenstrasse) in der Stadt Liestal in das Eigentum des Kantons Basel-Landschaft zu übernehmen
2. Der Landrat nimmt zur Kenntnis, dass die Übernahme der Gasstrasse (Abschnitt Rheinstrasse bis Weierweg), des Weierwegs, der Rosenstrasse und der Kasinostrasse (Abschnitt Rosenstrasse bis Kasernenstrasse) aus Eigentum der Stadt Liestal in Eigentum des Kantons Basel-Landschaft entschädigungslos erfolgt.

3. Das Grundbuchamt Arlesheim wird angewiesen, die Eigentumsübertragungen im Grundbuch einzutragen.
4. Der für den Umbau der Gasstrasse (Abschnitt Rheinstrasse bis Weierweg), den Weierweg, die Rebgasse und die Gerberstrasse in der Stadt Liestal erforderliche Verpflichtungskredit von CHF 7'100'000.- (inkl. MwSt. von 8%) wird bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis April 2015 werden bewilligt.
5. Der für das Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept, das Vorprojekt und das Bauprojekt erforderliche Verpflichtungskredit betreffend Erneuerung und Ausbau der Rosenstrasse, der Kasinostrasse (Abschnitt Rosenstrasse bis Kasernenstrasse) sowie der Kasernenstrasse in der Stadt Liestal von CHF 2'200'000.- (inkl. MwSt. von 8%) wird bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis April 2015 werden bewilligt.
6. Der für die Klärung des zukünftigen Anschlusskonzept Liestal Süd und der langfristigen Führung der A22 im Raum Liestal erforderliche Verpflichtungskredit von CHF 250'000.- (inkl. MwSt. von 8%) wird bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2015 werden bewilligt.
7. Die Ziffern 3 und 4 dieses Beschlusses unterliegen, gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung, der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal, 10. Januar 2017

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Thomas Weber

Der Landschreiber:

Peter Vetter

11. Anhang

- Entwurf Landratsbeschluss
- Übersichtsplan Kantonsstrassennetz mit Strassenübernahmen
- Situation Strassenparzellen Gasstrasse und Weierweg (mit Flächenangaben)
- Situation Strassenparzellen Rosenstrasse und Kasinostrasse (mit Flächenangaben)
- Übersichtsplan Umbau Strassen Liestal Zentrum

Landratsbeschluss

über die Übernahme der Strassenabschnitte Gasstrasse, Weierweg, Rosenstrasse und Kasinostrasse in Liestal durch den Kanton Basel-Landschaft, Realisierungskredit Umgestaltung Gasstrasse, Weierweg, Rebgasse und Gerberstrasse, Projektierungskredit für Erneuerung und Erweiterung Rosenstrasse und Kasinostrasse, Planungskredit für ein zukünftiges Anschlusskonzept Liestal Süd und langfristige Führung der A22

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der Regierungsrat wird ermächtigt, die erforderlichen Schritte vorzukehren, um die Gasstrasse (Abschnitt Rheinstrasse bis Weierweg), den Weierweg, die Rosenstrasse und die Kasinostrasse (Abschnitt Rosenstrasse bis Kasernenstrasse) in der Stadt Liestal in das Eigentum des Kantons Basel-Landschaft zu übernehmen
2. Der Landrat nimmt zur Kenntnis, dass die Übernahme der Gasstrasse (Abschnitt Rheinstrasse bis Weierweg), des Weierwegs, der Rosenstrasse und der Kasinostrasse (Abschnitt Rosenstrasse bis Kasernenstrasse) aus Eigentum der Stadt Liestal in Eigentum des Kantons Basel-Landschaft entschädigungslos erfolgt.
3. Das Grundbuchamt Arlesheim wird angewiesen, die Eigentumsübertragungen im Grundbuch einzutragen.
4. Der für den Umbau der Gasstrasse (Abschnitt Rheinstrasse bis Weierweg), den Weierweg, die Rebgasse und die Gerberstrasse in der Stadt Liestal erforderliche Verpflichtungskredit von CHF 7'100'000.- (inkl. MwSt. von 8%) wird bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis April 2015 werden bewilligt.
5. Der für das Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept, das Vorprojekt und das Bauprojekt erforderliche Verpflichtungskredit betreffend Erneuerung und Ausbau der Rosenstrasse, der Kasinostrasse (Abschnitt Rosenstrasse bis Kasernenstrasse) sowie der Kasernenstrasse in der Stadt Liestal von CHF 2'200'000.- (inkl. MwSt. von 8%) wird bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis April 2015 werden bewilligt.
6. Der für die Klärung des zukünftigen Anschlusskonzept Liestal Süd und der langfristigen Führung der A22 im Raum Liestal erforderliche Verpflichtungskredit von CHF 250'000.- (inkl. MwSt. von 8%) wird bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2015 werden bewilligt.
7. Die Ziffern 3 und 4 dieses Beschlusses unterliegen, gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung, der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal,

Im Namen des Landrates

Der Präsident:

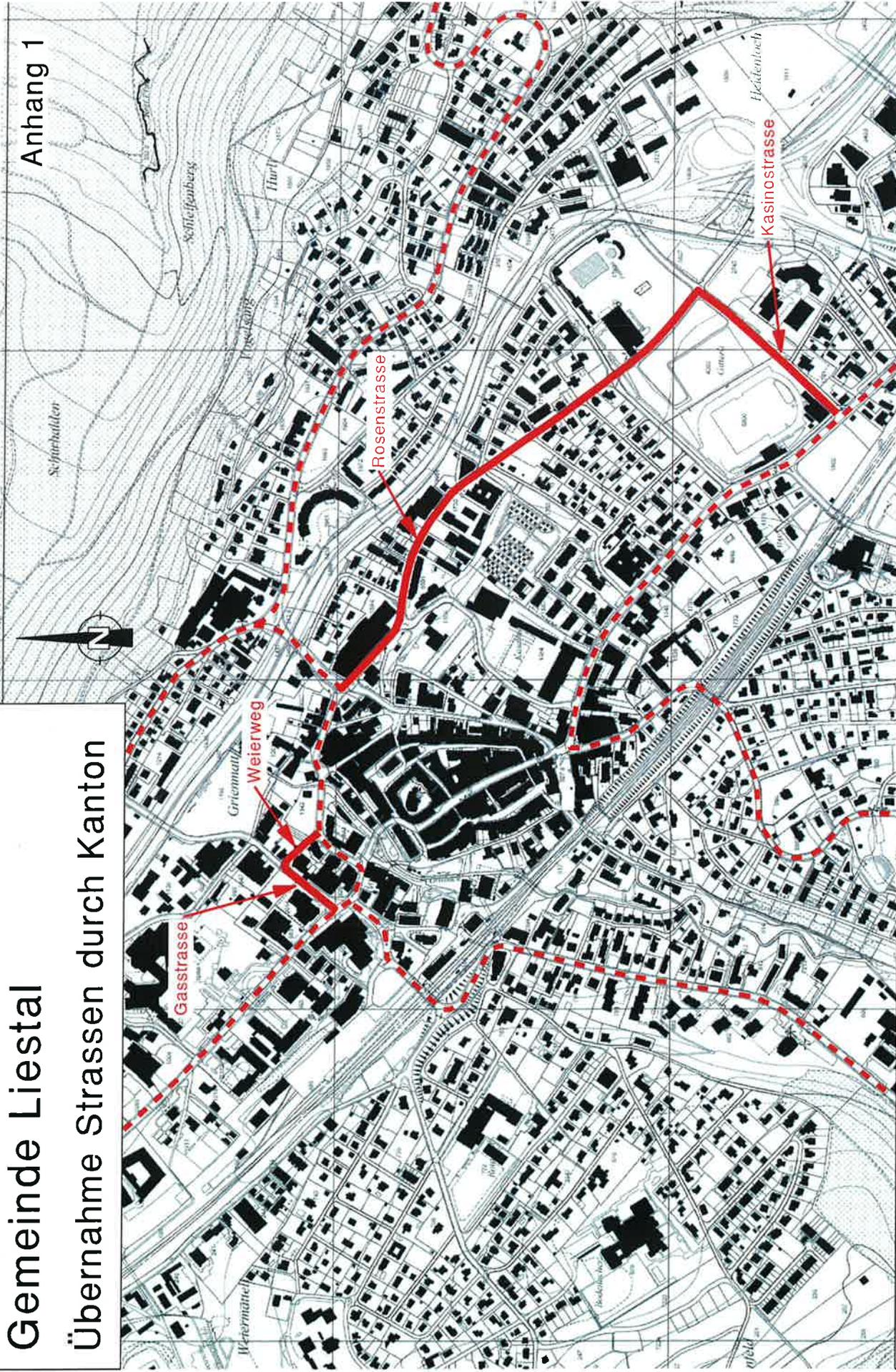
Der Landschreiber:

.

Gemeinde Liestal

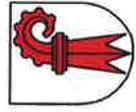
Übernahme Strassen durch Kanton

Anhang 1



Legende

- - - bestehende Kantonsstrasse
- neu durch Kanton zu übernehmende Strassenabschnitte



Bau- und Umweltschutzdirektion
Kanton Basel-Landschaft
Tiefbauamt



20. Oktober 2010



Bau- und Umweltschutzdirektion
Kanton Basel-Landschaft
Tiefbauamt

Gemeinde Liestal Gasstrasse - Weierweg Abtretungsbereich

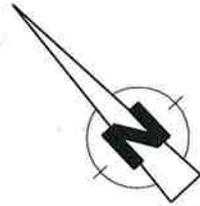
Anhang 2a

Gez.: It Gep.: AM
Datum: 20. Okt 2010

Legende

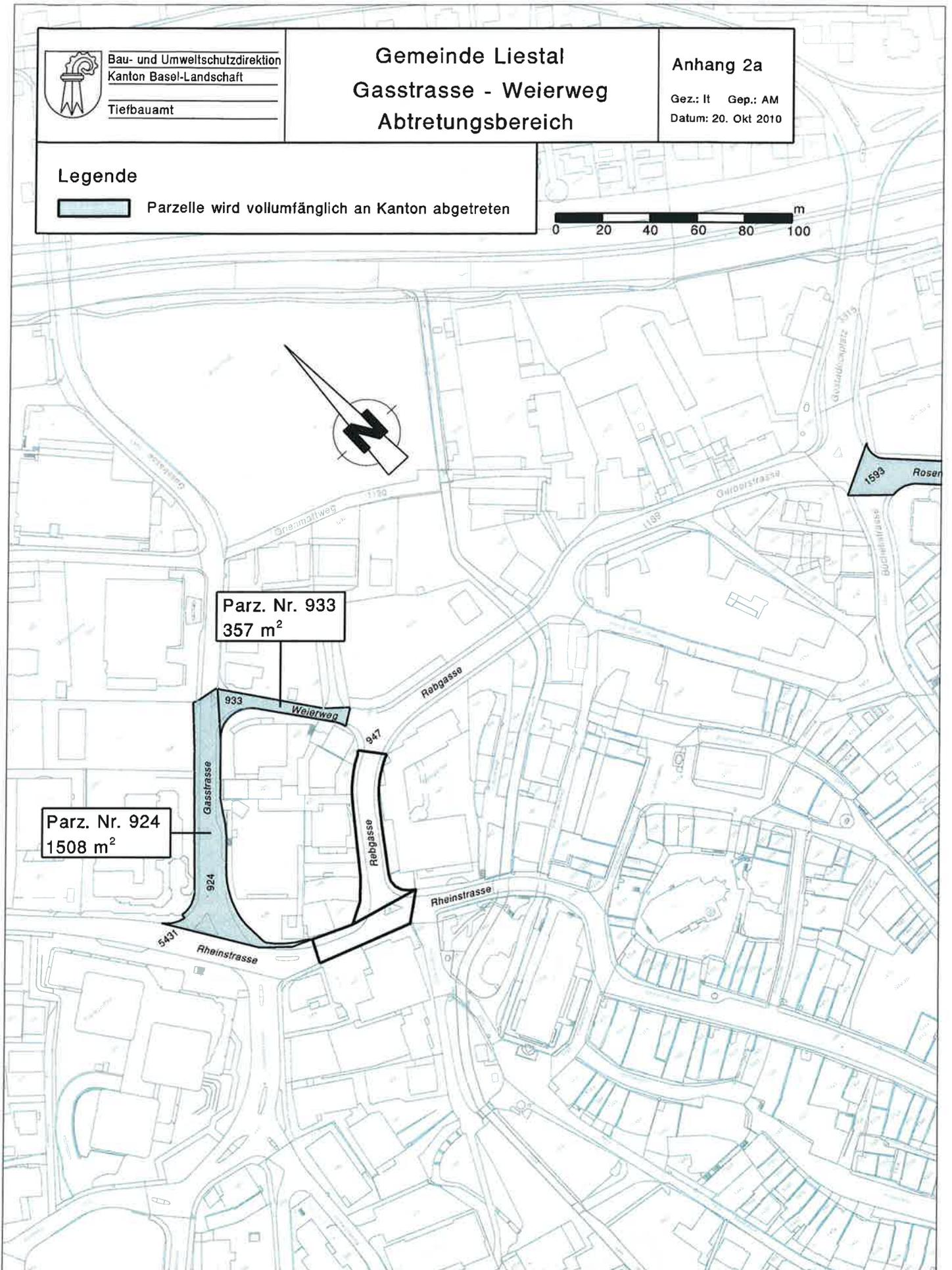


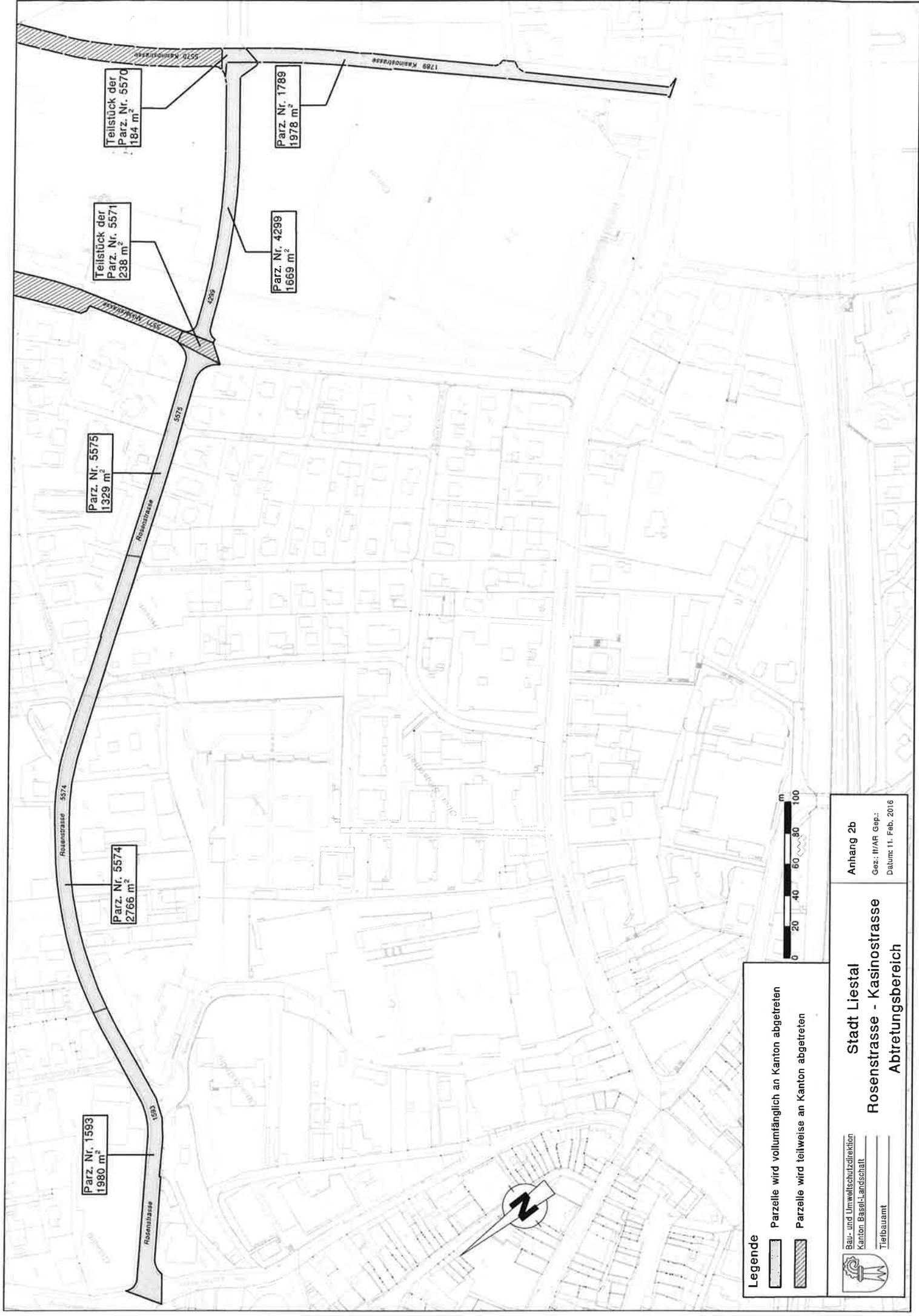
Parzelle wird vollumfänglich an Kanton abgetreten



Parz. Nr. 933
357 m²

Parz. Nr. 924
1508 m²





Legende

-  Parzelle wird vollumfänglich an Kanton abgetreten
-  Parzelle wird teilweise an Kanton abgetreten

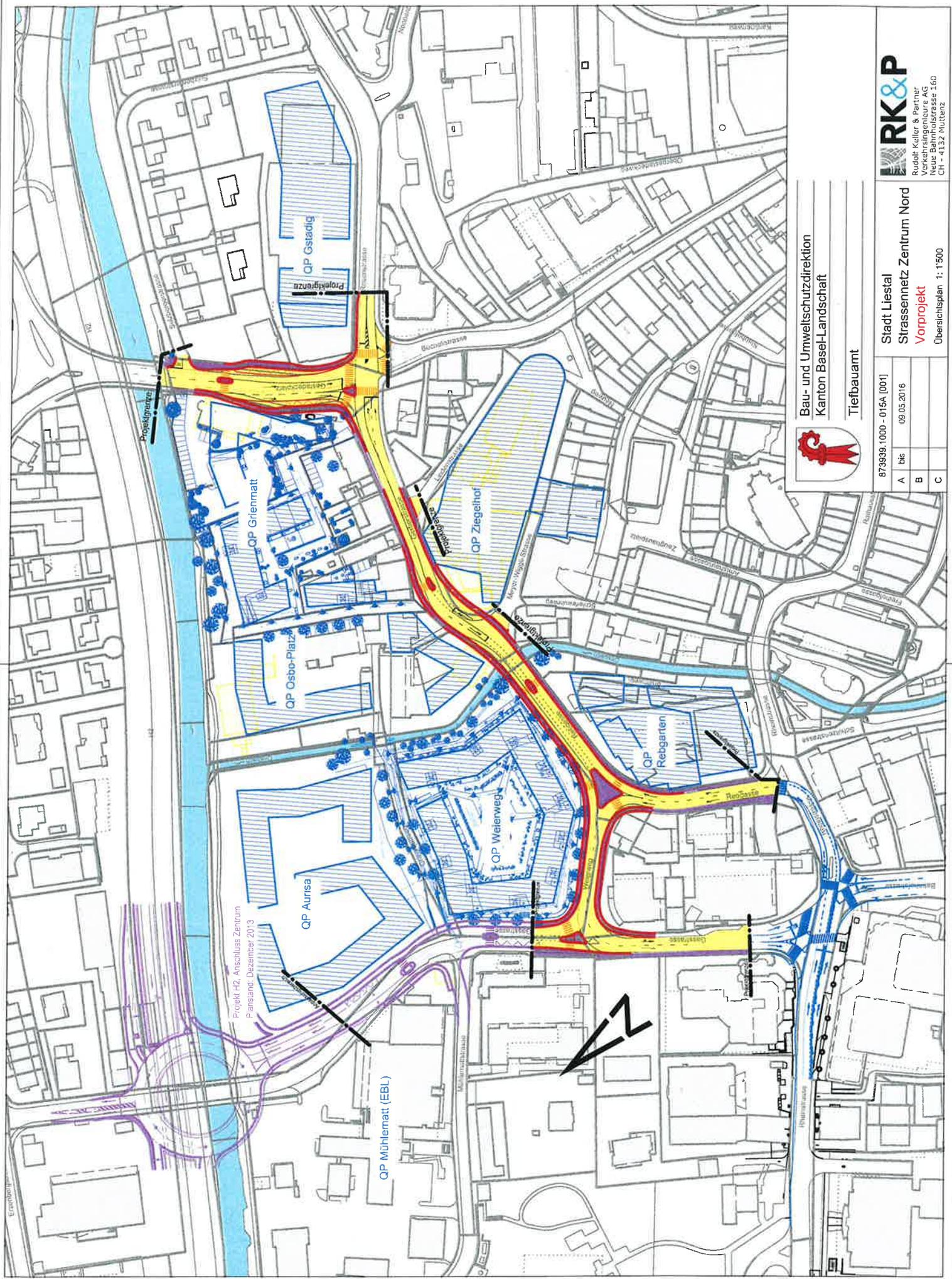

 Bau- und Umweltschutzdirektion
 Kanton Basel-Landschaft
 Tiefbauamt

Stadt Liestal

Rosenstrasse - Kasinostrasse

Abtretungsbereich

Anhang 2b
 Gez. II/AR Gep.:
 Datum: 11. Feb. 2016



Projekt H2, Anschluss Zentrum
 Planstand: Dezember 2013

Bau- und Umweltschutzdirektion
 Kanton Basel-Landschaft
 Tiefbauamt



879399.1000 - 015A [001]	
A	bis 09.05.2016
B	
C	

Stadt Liestal
 Strassennetz Zentrum Nord
 Vorprojekt
 Übersichtsplan 1:1500

