

Beschluss des Landrats vom 03.06.2021

Nr. 945

40. Pilotprojekt für Velovorzugsrouten auf Ortsdurchfahrten in den beiden Frenkentälern

2020/454; Protokoll: bw

Landratspräsident **Heinz Lerf** (FDP) informiert, der Regierungsrat sei bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Matthias Ritter (SVP) meint, das Postulat von Thomas Noack gehe in die falsche Richtung und zwar in die, Tempo 30 auf allen Strassen einzuführen. Wie bereits dem Postulat zu entnehmen ist, sind die beiden Frenkentäler und das kantonale Radroutennetz gut ausgebaut. Von Reigoldswil her ins Dorf Ziefen führt der Radweg durch das bewohnte und unterhalb durch das Industriegebiet und dann weiter entlang der Kantonsstrasse nach Bubendorf. Mitte Bubendorf verläuft die Veloroute durch das Siedlungsgebiet hinter dem FC-Platz nach Liestal und wird von vielen Schülerinnen und Schülern genutzt.

Im Postulat wird darauf hingewiesen, dass mit Markierungen und Geschwindigkeitsregeln ermöglicht werden soll, dass schnelle Elektrovelos und der motorisierte Individualverkehr auf den bestehenden Ortsdurchfahrten fahren können. Dies ist aber bereits jetzt möglich. Auch Kleinmotorräder müssen sich gegebenen Strassenverhältnissen anpassen und nicht – wie im Pilotprojekt gefordert – der MIV den schnellen Elektrovelos, die bereits heute bis zu 45 km/h fahren können. Es kommt einem vor, als müssten sich die Elektrovelos niemandem anpassen, und deshalb sollen sich die Autofahrer anpassen. Die zulässige Geschwindigkeit auf der Kantonsstrasse zwischen Bubendorf und Liestal ist mehrheitlich auf 60 km/h beschränkt und auch dort finden alle Platz, wenn man ein wenig Rücksicht aufeinander nimmt. Aus diesem Grund ist die SVP-Fraktion gegen eine Überweisung des Postulats.

Thomas Noack (SP) hält es für unbestritten, dass der Kanton ein Velovorzugsnetz planen sollte. Gerade die schnellen Elektrovelos leisten einen wichtigen, umweltfreundlichen Beitrag zur Bewältigung der Mobilität. Betrachtet man aber die teilweise engen Platzverhältnisse in den Ortsdurchfahrten, ist es vermutlich nicht realistisch, an diesen Orten zusätzliche, direkte Velostrassen zu bauen. Das ist genau das im Postulat formulierte Anliegen. Ein anderer Ansatz ist, dass die bestehenden Ortsdurchfahrten einen Teil der Netzfunktion wirklich übernehmen. Mit geschickten Markierungen und Geschwindigkeitsregeln könnte die Koexistenz der schnellen Elektrovelos und des motorisierten Individualverkehrs auf den bestehenden Ortsdurchfahrten explizit ermöglicht werden. Es reicht leider nicht, die Ortsdurchfahrten nur als Veloschnellrouten zu bezeichnen und auszuschildern. Es bräuchte eine gute und sichere Lösung, die voraussetzt, dass alle Verkehrsteilnehmende mit ähnlicher Geschwindigkeit fahren und dass die Koexistenz auch entsprechend signalisiert und markiert würde.

In den Frenkentäler gibt es ausserorts bereits gute Velorouten, die sich auch durchaus als Schnellrouten eignen könnten. In den Ortsdurchfahrten ist dies aber nicht so, was Thomas Noack täglich selbst erlebt. Es fehlen direkte und sichere Verbindungen. Mit dem Postulat wird die Regierung gebeten, das Anliegen vertieft zu prüfen und wenn möglich auch mit einem Pilotprojekt umzusetzen.

Thomas Eugster (FDP) erklärt, die FDP-Fraktion werde das Postulat nicht unterstützen. Im Postulat ist von den Ortsdurchfahrten die Rede. Dabei handelt es sich um Hauptstrassen. Diese dienen primär dem motorisierten Individualverkehr und es gilt Tempo 50. Der Postulant scheint anregen

zu wollen, dass die Höchstgeschwindigkeit auf 45 km/h reduziert wird und man sich so dem Velo anpasst, das aber nicht das Hauptverkehrsmittel auf den Hauptstrassen ist. Das ist nicht sinnvoll, denn es ist auch davon die Rede, dass eine ähnliche Geschwindigkeit angestrebt werden soll – dies ist aber ja bereits der Fall: Ein Elektrovelo fährt 45 km/h, das Auto darf 50 km/h fahren. Die Elektrovelos fahren ja aber unterschiedlich schnell. Das Anliegen steht quer in der Landschaft zur Funktion einer Hauptstrasse.

Bezüglich Signalisation von Velospuren gibt es klare Vorschriften: Wenn Velostreifen eingerichtet und bezeichnet werden können, dann tut man dies. Da gibt es aus Sicht der FDP-Fraktion auch nichts zu prüfen und zu berichten. Schnelle Elektrovelos können auch innerorts bereits heute gut neben dem Autoverkehr existieren. Ein Thema können die baulichen Gegebenheiten sein, beispielsweise die Breite der Strasse. Diese wird aber nicht verändert und mit dieser muss man einfach leben und gegenseitig Rücksicht aufeinander nehmen. Das funktioniert aber gut, weshalb kein Handlungsbedarf gegeben ist und das Postulat nicht unterstützt wird.

Hanspeter Weibel (SVP) dankt Thomas Eugster, der bereits einige Argumente erwähnt habe. Thomas Noack outete sich als Velofahrer. Da ihm die Kenntnis mangels Erfahrung vielleicht fehlt, sei ihm in Erinnerung gerufen, dass auf den Autobahnen bereits unterschiedliche Geschwindigkeiten für verschiedene Verkehrsteilnehmer gelten. Die Autobahnen bewältigen den meisten Verkehr und weisen drei unterschiedliche Geschwindigkeitsniveaus auf: 80 km/h für Lastwagen, 100 km/h für PW mit Anhängern und 120 km/h als allgemeine Höchstgeschwindigkeit. Es gibt also durchaus sehr leistungsfähige Strassen, die mit unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus befahren werden. Es wird nicht ersichtlich, weshalb man bei Ortsdurchfahrten nicht mit unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus leben kann.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) führt aus, mit welchem Verständnis der Regierungsrat bereit sei, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen. Das Parlament beauftragte den Regierungsrat, das Radroutennetz 2030 zu planen. Es geht auch um die Frage, ob in diesem Netz auch Vorzugsstrecken enthalten sein sollen und wo sich diese allenfalls befinden würden. Konkreter geplant wird in der Birsstadt mittels eines Pilotprojekts zum Thema Velovorzugsrouten. Mit diesem Verständnis ist der Regierungsrat bereit, das Postulat entgegenzunehmen und es im Rahmen von sich in Durchführung befindlichen Studien zu beantworten.

://: Mit 44:33 Stimmen wird das Postulat überwiesen.
