

Liestal, 9. November 2021 / BUD

Stellungnahme

Vorstoss	Nr. 2021/218
Motion	von Stephan Ackermann
Titel:	Mehrfachnutzung des bestehenden Verkehrsraums
Antrag	Vorstoss ablehnen

1. Begründung

Die Motion will, dass mittels geeigneter Lenkungsmassnahmen die Mehrfachnutzung des vorhandenen Strassenraums ermöglicht wird. Dabei sollen platzsparende und sinnvoll ausgelastete Verkehrsträger klar bevorzugt werden.

Diverse Gründe sprechen für eine Ablehnung des Vorstosses:

Die Mehrfachnutzung des Verkehrsraums ist (mit Ausnahme der Abstellplätze) bereits heute Realität. Im Regelfall steht aus Platzgründen die Verkehrsfläche bzw. Fahrbahn im Siedlungsraum den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung, egal ob es Auto, Velo oder öffentlicher Verkehr ist. Der Fussverkehr ist innerorts – insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit – nicht auf der ganzen Verkehrsfläche zulässig, hat aber in der Regel auf abgetrennten Trottoirs ausreichend Platz und an Orten, wo dies zweckmässig ist, werden auch hier Mehrfachnutzungen umgesetzt (Begegnungszonen, kombinierte Fuss- und Velowege). Bei höherem Verkehrsaufkommen werden aus Sicherheits- und Kapazitätsgründen wenn möglich Velostreifen markiert.

Auch auf Verkehrsflächen des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs ausserorts ist eine Mehrfachnutzung durch motorisierten Verkehr einerseits sowie dem Veloverkehr andererseits ebenfalls der Regelfall auf dem Netz der Kantonsstrassen. Bei wichtigen Verbindungen für den Veloverkehr (kantonale Radrouten) werden aus Sicherheitsgründen wegen der hohen Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Velos und Motorfahrzeugen - wenn möglich und zweckmässig - separate abgetrennte Velowege erstellt.

Die geforderte Mehrfachnutzung ist also sowohl innerorts als auch ausserorts auf dem Kantonsstrassennetz der Regelfall. Für das Netz der Gemeindestrassen gilt das Gleiche: Meistens wird hier auch der Fussverkehr auf der gleichen Fläche (Fahrbahn) geführt.

Um den Veloverkehr zu fördern, wird aber im Grundsatz sinnvollerweise genau das Gegenteil zur Stossrichtung der Motion verlangt: Nämlich die Entflechtung des Veloverkehrs vom motorisierten Verkehr. Dies hat den Zweck, dass auch weniger sichere Personen aufs Velo umsteigen und den Velofahrenden eine möglichst flüssige Fahrweise ermöglicht werden kann.

In den Spitzenstunden wird bereits heute stark auf den öffentlichen Verkehr gesetzt, weil dieser in aller Regel in einem Querschnitt mehr Personen transportieren kann, als dies mit anderen Verkehrsmitteln wie Auto möglich ist.

Die umweltrechtlichen und raumplanerischen Auflagen für neue Verkehrsflächen sind zurecht streng und verlangen belastbare Begründungen. Dies führt auch dazu, dass haushälterisch mit den Flächen umgegangen wird und Verkehrsflächen nur wenn wirklich nötig erweitert werden. Aus

diesem Grund werden «neue» Strassen im Kanton mehrheitlich innerhalb von bestehenden Strassenräumen geplant (z. B. Talstrasse in Münchenstein / Arlesheim oder Zentrumsentlastung Laufen).

Die Motion lässt sehr grossen Interpretationsspielraum offen, in welche Richtung nun gedacht und Lösungen entwickelt werden sollen. Auf welcher Ebene sollen beispielsweise die Lenkungsmassnahmen ansetzen? Damit Lenkungsmassnahmen wirklich zielgerichtet und ohne unerwünschte Nebeneffekte eingerichtet werden können, braucht es eine klare Vorstellung darüber, was bezweckt werden soll. Mit der vorliegenden Motion ist dies nicht möglich. Das würde zu vielen Leerläufen und unnötigem Ressourcenverbrauch innerhalb der Verwaltung führen mit unsicheren Erfolgsaussichten.

Ausser für die Parkflächen ist die Grösse der Autos nicht wirklich entscheidend. Da die heutigen Verkehrsflächen auch von Lastwagen und dem ÖV (Busse) mit einer Breite bis zu 2.60 m befahrbar sein müssen, spielt die Grösse der Personenwagen diesbezüglich eine untergeordnete Rolle. Sollte die Motion vornehmlich auf die Grösse der Autos abzielen, müsste sie anders formuliert werden, so dass daraus ein klarer Auftrag hervorgeht.

Fazit:

Die Motion ist abzulehnen weil:

- Die Mehrfachnutzung der Verkehrsflächen ist heute der Regelfall und damit Realität. Bereits heute bestehen viele Anreize, Flächen sparende und Kulturland schonende Lösungen für die Mobilitätsbedürfnisse zu entwickeln.
- Zum Schutze und zur Förderung des Veloverkehrs werden verstärkt separate Verkehrsflächen für den Veloverkehr gefordert - Eben gerade keine Mehrfachnutzung. Analoges gilt für den Fussverkehr, wobei dieser innerorts oft abgetrennt geführt wird (Trottoirs).
- Die platzsparenden und gut ausgelasteten Verkehrsmittel werden bereits heute situationsgerecht eingesetzt.
- Das Anliegen in der Motion bleibt in diversen Punkten unklar und damit ist nicht klar, was damit konkret erreicht werden soll und wofür Lenkungsmassnahmen konkret eingerichtet werden sollen.