

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation 2020/537 von Jan Kirchmayr: «Radroute bei Dornachbrugg verbessern»

2020/537

vom 2. Februar 2021

1. Text der Interpellation

Am 22. Oktober 2020 reichte Jan Kirchmayr die Interpellation 2020/537 «Radroute bei Dornachbrugg verbessern» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Die Radroute Aesch-Basel ist ein wichtiger Bestandteil des bestehenden Radroutennetzes im Baselbiet. Die Velofahrenden fahren von Aesch aus via Dornacherstrasse in den Kreisel Dornacherstrasse/Bruggstrasse. Auch Velofahrende aus Reinach fahren von der Austrasse auf den Kreisel zu. Danach überqueren die Velofahrenden die Birs auf der Birsbrücke und fahren im zweiten Kreisel auf Dornacher Boden in die Birseckstrasse auf Arlesheimer Boden weiter. Nach der Durchquerung des dritten Kreisels (Bahnhofstrasse, Birseckstrasse, Talstrasse) wird die Radroute in das Schappe-Areal geleitet und führt entlang der Birs weiter.

Für die Velofahrenden ist diese bestehende Radführung unbefriedigend. Man muss auf der Distanz von einem Kilometer drei Kreisel queren, dies steigert das Unfallrisiko massiv. Weiter ist insbesondere die Bruggstrasse sehr dicht befahren. Hinzu kommt, dass auch der Birseckstrasse Parkplätze entlang der Strasse angeordnet sind. Für die Velofahrenden ist dies gefährlich, da sich öffnende Autotüren ein Unfallrisiko darstellen, auch ist es dem motorisierten Individualverkehr dort nicht möglich, Velofahrende zu überholen. Zusammengefasst ist die Situation für die Velofahrenden gefährlich und ein Spiessrutenlauf, gerade unsicheren Velofahrenden kann diese Strecke nicht zugemutet werden.

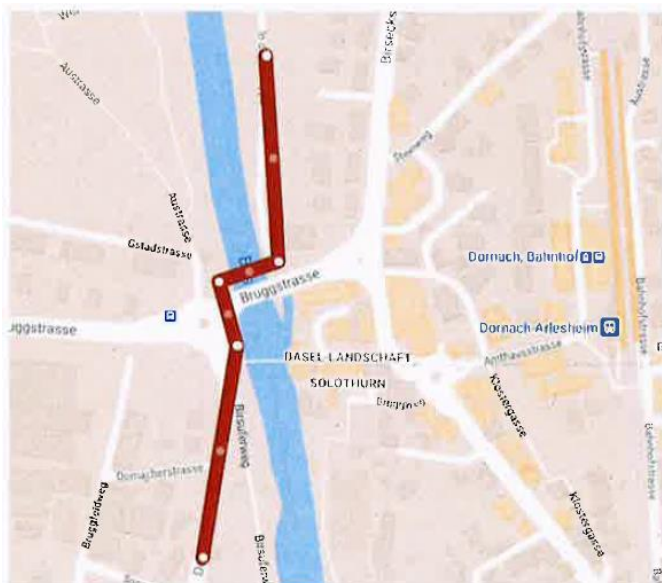


Abbildung 1: Mögliche Routenführung des Veloverkehrs Nord-Süd mittels einer neuen Birsbrücke. Quelle: Google Maps

Eine Möglichkeit wäre eine Velobrücke (die allenfalls auch von Fussgängerinnen und Fussgänger benutzt werden kann) unterhalb der bestehenden Birsbrücke zu errichten und

danach den Veloverkehr rechtsufrig der Birs auf dem bereits bestehenden Weg zu führen. Damit würde der Veloverkehr vom MIV entflechtet werden und die Verkehrssicherheit würde steigen. Diese Möglichkeit wurde bereits vor rund fünf Jahren in einer Petition aus der Arlesheimer Bevölkerung und Politik angeregt, die Regierung nahm dazu im Rahmen des Radroutenkredits (Vorlage 2018/445, Ausgabebewilligung sowie die Weiterentwicklung des Radroutennetzes) Stellung und führte aus, dass die angeregte Möglichkeit die letzte Rückfallebene sei und die Situation für die Velofahrenden bei der Sanierung der Birseckstrasse verbessert werden würde. Bis heute ist jedoch noch nichts geschehen.

Da die Zahl der Velofahrenden seit Jahren erfreulicherweise unaufhaltsam steigt, in den kommenden Jahren die Velobrücke Kägen-Dornachbrugg über die H18 realisiert wird und auch beim bikommunalen Quartierplan «Stöcklin» Verbesserungen für den Veloverkehr angestrebt werden, wäre es sinnvoll, auf die Anregungen aus der Petition zurückzukommen.

Ich bitte den Regierungsrat deshalb um die Beantwortung der folgenden Fragen:

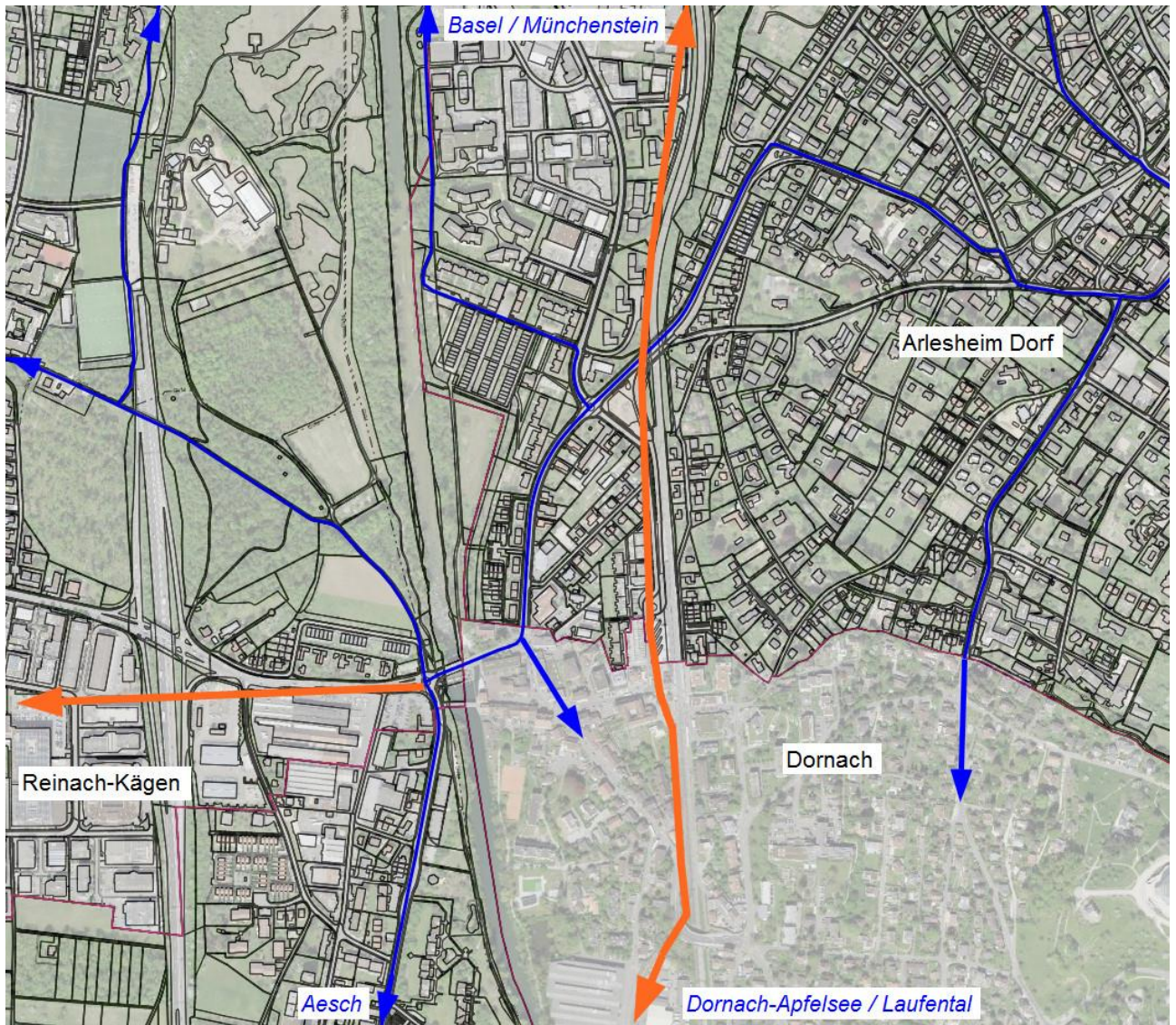
- 1. Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass die Verkehrssicherheit für die Velofahrenden im beschriebenen Perimeter gefährlich ist?*
- 2. Was ist der Zwischenstand bei der Erneuerung der Birseckstrasse? Wie sieht der Zeitplan aus?*
- 3. Wann werden entsprechende Massnahmen auf der Birseckstrasse zur Verbesserung der Sicherheit der Velofahrenden umgesetzt? Welche?*
- 4. Wie wird die Verkehrssicherheit für die Velofahrenden bei den drei Kreiseln verbessert?*
- 5. Aus welchen Gründen ist die Realisierung einer Velobrücke lediglich eine «Rückfallebene»?*
- 6. Welche Kosten würden die entsprechenden Massnahmen der «Rückfallebene» mit sich bringen?*
- 7. Was sind aus Sicht des Regierungsrates die Vor- und Nachteile der «Rückfallebene»?*
- 8. Welche Nutzungskonflikte (Zonenplan, Naturschutz, Denkmalschutz) würden bei der Realisierung einer Velobrücke über die Birs und beim Führen des rechtsufrigen Velowegs an der Birs existieren?*
- 9. Kann sich der Regierungsrat vorstellen, auf seinem Entscheid bezüglich «Rückfallebene» zurückzukommen und die Velowegssituation für die Radfahrenden zu verbessern indem eine entsprechende Velobrücke realisiert wird? Falls Nein: Unter welchen Umständen ist er dazu bereit, darauf zurückzukommen?*

2. Einleitende Bemerkungen

In der Interpellation wird vorwiegend Bezug auf die Radroute Aesch – Basel genommen und eine Variante für diese Beziehung vorgeschlagen. Allerdings ist darauf zu verweisen, dass im beschriebenen Perimeter mehrere Radrouten mit unterschiedlichen Zielrichtungen verlaufen.

Zum einen werden über die bestehende Birsbrücke und die Birseckstrasse die Ortskerne von Arlesheim und Dornach sowie der Bahnhof Dornach/Arlesheim erschlossen. Zum anderen zweigt über die Austrasse eine Radroute in die Ortsmitte von Reinach ab und entlang der Bruggstrasse ist eine neue Verbindung für den Fuss-/ Veloverkehr ins Gebiet Kägen geplant. Für diese Beziehungen ist die neu angedachte Brücke wenig bis gar nicht hilfreich.

In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass eine neue regionale Achse für den Veloverkehr (ggf. eine Velovorzugsroute) entlang der SBB zwischen den Bahnhöfen Aesch und Münchenstein (mit Fortsetzung Ri. Basel und/oder Muttenz) geplant ist. Damit sollen u.a. die Entwicklungsgebiete Apfelsee/Swissmetal (Dornach) und Talstrasse/Uptown (Münchenstein/ Arlesheim) besser für den Veloverkehr erschlossen werden. Diese neue Route soll längerfristig den bestehenden Radweg entlang der Birs ersetzen, da es sich dabei primär um eine Verbindung für den Freizeitverkehr handelt. Gleichzeitig wurde eine Variantenstudie für eine linksufrige Velovorzugsroute zwischen Aesch und Neumünchenstein erstellt. Somit werden mittel- bis längerfristig weitere Alternativen für den Veloverkehr im Birstal geschaffen.



blau = bestehende kantonale Radrouten

orange = geplante Radrouten Dornachbrugg – Kägen und Münchenstein – Aesch Bf. entlang SBB

3. Beantwortung der Fragen

1. *Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass die Verkehrssicherheit für die Velofahrenden im beschriebenen Perimeter gefährlich ist?*

Kreuzungen sind unabhängig der Knotenform meistens eine grössere Herausforderung für die Verkehrsteilnehmer als die freie Strecke. Dementsprechend treten die meisten Konflikte und Unfälle an Kreuzungen auf. Es ist nicht belegt, dass einspurige Kreisverkehre mit einstreifigen Zufahrten eine grössere Unfallgefahr für den Velofahrer darstellen. Hingegen werden überbreite Kreiselfahrbahnen und zweistreifige Kreiselzufahrten als grössere potenzielle Gefahrenstelle für den Veloverkehr erachtet. Die drei Kreisverkehre im beschriebenen Perimeter sind allerdings alle einspurig und somit für den Veloverkehr nicht grundsätzlich gefährlich.

Einen massgeblichen Faktor für die Bewertung einer oder mehrerer Örtlichkeiten als Gefahrenstelle liefern die (polizeilich gemeldeten) Unfallzahlen innerhalb der letzten 10 Jahre. Gemäss den vorhandenen Daten bei der Kantonspolizei Basel-Landschaft und Solothurn liegt keine auffällige Häufung von Unfällen vor. Im Zeitraum 01.01.2010 - 31.12.2019 haben sich folgende Unfälle mit Velobeteiligung ereignet:

- 6 Unfälle am Kreisel Tal-/ Birseckstrasse
- 3 Unfälle entlang der Birseckstrasse
- 5 Unfälle am Kreisel Dornachbrugg (SO)
- 4 Unfälle am Kreisel Brugg-/ Dornacherstrasse

Nur in einem Fall gab es eine schwer verletzte Velofahrerin. Bei den anderen Unfällen kam es zu leichten bzw. keinen Verletzungen.

Der Regierungsrat kann daher die Ansicht nicht teilen, dass die Verkehrssicherheit für die Velofahrenden im beschriebenen Perimeter gefährlich ist. Allenfalls ist dieser Routenabschnitt herausfordernd für ungeübte Velofahrende und sie fühlen sich unsicher. Die Kreiseldurchfahrt lässt sich nach gängiger Empfehlung aber v.a. auch durch das Verhalten des Velofahrenden erleichtern und sicher gestalten: Kurz vor Einfahrt in den Kreisel (Radstreifenende) sollen sich Velofahrende als Pulkführer mittig auf der Fahrbahn anordnen, damit sie vor und im Kreisel nicht überholt werden können.

2. *Was ist der Zwischenstand bei der Erneuerung der Birseckstrasse? Wie sieht der Zeitplan aus?*

Für die Erneuerung (Sanierung und bauliche Optimierungen) der Birseckstrasse liegt derzeit das Vorprojekt vor. Die Realisierung ist im 2022 geplant. Eine vorgezogene Markierung von beidseitigen Radstreifen und dem damit einhergehenden ersatzlosen Wegfall der bestehenden Parkfelder konnte nicht realisiert werden, da es v.a. Widerstand bzgl. einem Behinderten-Parkplatz gegeben hatte. Für diese Situation wird nun eine Lösung mit den Betroffenen gesucht.

3. *Wann werden entsprechende Massnahmen auf der Birseckstrasse zur Verbesserung der Sicherheit der Velofahrenden umgesetzt? Welche?*

Im Rahmen der geplanten Erneuerung sollen 2022 die bestehenden Längsparkfelder ersatzlos aufgehoben und der vorhandene Platz für beidseitige Radstreifen zwischen den Kreiseln Dornachbrugg und Talstrasse genutzt werden.

4. *Wie wird die Verkehrssicherheit für die Velofahrenden bei den drei Kreiseln verbessert?*

Am Kreisel Birseck-/ Talstrasse wurde bereits – wie bei den meisten einspurigen Kreiseln im Kanton BL – ein erhöhter betonierter Innenring vorgesehen und zur besseren Erkennbarkeit eine Randlinie markiert. Mit dieser Massnahme wird die Kreisfahrbahnbreite reduziert, sodass die Einfahrtsgeschwindigkeit gesenkt wird und Velofahrende besser erkannt und vor allem nicht mehr überholt werden. Diese Massnahmen haben sich an vielen anderen Kreiseln bewährt und die Unfallzahlen mit Velobeteiligung merklich reduziert. Sie werden v.a. durch ProVelo und VCS unterstützt.

Der Kreisel Brugg-/ Dornacherstrasse besitzt ebenfalls nur eine einspurige Kreiselfahrbahn und eine weisse Randlinie in der Mitte. Dieser Knoten soll aber aus Kapazitätsgründen ausgebaut werden (indirekter Bypass Ri. Süden, voraussichtlich 2023/24) und dann auf der West- und Südseite Velofurten erhalten. Damit wird zusätzlich zur Kreiseldurchfahrt eine weitere Option für den Veloverkehr vorhanden sein, nämlich die Kreiseläste in zwei Etappen queren zu können. Zum Kreisverkehr auf Dornacher Gemarkung sind uns keine geplanten Massnahmen bekannt. Bzgl. Sicherheit in Kreisel sei hier noch auf die Beantwortung des Postulates 2019/147 von Jan Kirchmayr: «Velo-Offensive BL: Sicherheit für Velofahrerinnen und Velofahrer im Kreisverkehr verbessern» vom 26. Januar 2021 verwiesen.

5. Aus welchen Gründen ist die Realisierung einer Velobrücke lediglich eine «Rückfallebene»?

Die Brücke am vorgeschlagenen Standort würde einen deutlichen Mehraufwand gegenüber einer velofreundlichen Gestaltung der bisherigen Routenführung verursachen. Zudem wären damit gar nicht alle massgebenden Velobeziehungen berücksichtigt bzw. abgedeckt (Bsp. Reinach/Aesch ⇔ Arlesheim-Dorf/Bahnhof/Dornach), sondern im Prinzip nur die Route entlang der Birs. Aus diesem Grund sieht der Kanton diese Lösung mittlerweile nicht mehr als tauglichen Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes an; also auch nicht als Rückfallebene. Es könnte sich höchstens um eine mögliche kommunale Ergänzung handeln. Allerdings existieren in diesem Bereich mehrere ökologisch sensible Zonen und im Wohngebiet Schappe werden kontinuierlich Konflikte zwischen dem Fuss- und dem Veloverkehr gemeldet. Dort handelt es sich um Privatgrund und die Wege sind nicht für schnelle E-Bikes zugelassen. Das Tiefbauamt BL sucht derzeit nach einer neuen Variante um dieses Wohngebiet zu umfahren.

6. Welche Kosten würden die entsprechenden Massnahmen der «Rückfallebene» mit sich bringen?

Die Kosten für solch eine Lösung wurden bislang noch nicht berechnet. Dazu müsste erst einmal die technische Machbarkeit geklärt werden. Wenn die kürzlich realisierte Fuss-/ Velobrücke über die Birs in Zwingen als ganz grobe Referenz angenommen wird, müssten ungefähr 1.5 Mio. Franken für die Brücke ohne die zuführenden Wege veranschlagt werden, welche aber auch noch ausgebaut werden müssten.

7. Was sind aus Sicht des Regierungsrates die Vor- und Nachteile der «Rückfallebene»?

Der Regierungsrat sieht in der vorgeschlagenen Lösung nur eine Ergänzung des lokalen Radrouten- und Fusswegnetzes, welche allerdings hauptsächlich nur eine Verbindung bedient. Die Konflikte im Wohngebiet Schappe sind aufgrund der vielen Meldungen ernst zu nehmen und daher sollte möglichst eine Lösung weiterverfolgt werden, welche abseits dieses Gebiets verläuft. Daher kann und sollte die "Rückfallebene" nicht als eine neue kantonale Radroute etabliert werden. Stattdessen sieht der Regierungsrat eine aussichtsreichere Variante entlang der SBB-Trasse, um eine attraktive regionale Veloroute zwischen dem Laufental und Basel etablieren zu können, welche gleichzeitig die Entwicklungsgebiete Apfelsee/Swissmetal und Talstrasse/Uptown erschliessen würde.

8. Welche Nutzungskonflikte (Zonenplan, Naturschutz, Denkmalschutz) würden bei der Realisierung einer Velobrücke über die Birs und beim Führen des rechtsufrigen Velowegs an der Birs existieren?

Da für den Bau einer Brücke noch keine Machbarkeitsuntersuchung gestartet wurde, kann an dieser Stelle keine abschliessende Aufzählung aller Nutzungskonflikte erfolgen resp. welchen Einfluss die verschiedenen Aspekte auf solch ein Projekt hätte. Zudem muss dafür ggf. auf Solothurner Terrain geplant werden (weitere Unsicherheitsfaktoren). Die im groben Überblick erkennbaren Konflikte auf Seite Kanton BL sind:

- Grundwasserschutzzone auf Reinacher Gemarkung
- Gewässerschutz- / Uferschutzzonen entlang der Birs und entlang des Schappekanals
- kantonal geschütztes Naturobjekt Reinacher Heide

- ornithologische Schutzgebiete
- Naturschutzzonen aus Grundnutzung kommunal
- geschützter Weiher am Schappekanal
- grossräumige Waldflächen (Rodungen nötig)
- bekannte bestehende Konflikte mit dem Fussverkehr bzw. Wanderwege im Bereich Reinacherheide, im Wohngebiet Schappe und auf dem Uferweg zwischen Arlesheim und Münchenstein
- weiterhin notwendige Beanspruchung des Privatgrunds Wohngebiet Schappe (keine Zulassung d.h. Durchfahrt von schnellen E-Bikes möglich)

9. *Kann sich der Regierungsrat vorstellen, auf seinem Entscheid bezüglich «Rückfallebene» zurückzukommen und die Velowegsituation für die Radfahrenden zu verbessern indem eine entsprechende Velobrücke realisiert wird? Falls Nein: Unter welchen Umständen ist er dazu bereit, darauf zurückzukommen?*

Nein, aufgrund der oben genannten Ausführungen ist der Regierungsrat unter keinen Umständen bereit, auf diese vorgeschlagene Lösung zurückzukommen. Stattdessen wird das Augenmerk auf die Etablierung einer neuen Radroute (ggf. Velovorzugsroute) entlang der SBB-Trasse gesetzt, die Birseckstrasse velofreundlich gestaltet und sichere Querungsmöglichkeiten beim geplanten Ausbau des Kreisels Brugg-/ Dornacherstrasse vorgesehen. Den Anstösser-Gemeinden steht es jedoch frei, in Eigenregie eine solche Lösung weiterzuverfolgen, falls dies weiterhin gewünscht ist.

Liestal, 2. Februar 2021

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich