

Liestal, 19. September 2023/BUD

Stellungnahme

Vorstoss	Nr. 2023/310
Postulat	von Michael Bürgin
Titel:	Fahrradrouten Hölstein – Diegten / Bennwil – Oberdorf
Antrag	Vorstoss entgegennehmen und zur Abschreibung beantragen

Begründung

Auf der Kantonsstrasse zwischen Hölstein und Diegten besteht ein DTV von ca. 3'100 Fahrzeugen. Dies zeigt, dass die Verbindung zwischen Hölstein und Diegten keine wichtige Funktion als kantonale Radroute d.h. für den Alltagsverkehr, besitzt, sondern (wie im Vorstoss beschrieben) allenfalls beliebt für den Freizeitverkehr ist. Für den Freizeitverkehr wiederum ist es nicht erstrebenswert, eine Linienführung auf oder entlang der Kantonsstrasse zu realisieren. Stattdessen sollte eine Verbindung abseits angeboten resp. genutzt werden. Teilweise gibt es hier schon bestehende Wege wie z.B. via Finelenstrasse – Eichhofstrasse – Ober Wisechen – Asphof. In der Weiterentwicklung des kantonalen Radroutennetzes ist voraussichtlich keine neue Verbindung zwischen Waldenburgertal und Diegtertal vorgesehen. Allerdings soll gegebenenfalls Bennwil längerfristig an das kantonale Radroutennetz angebunden werden, wozu wahrscheinlich eine neue Verbindung in das Waldenburgertal geprüft werden müsste.

Zwischen Bennwil und Oberdorf beträgt der DTV derzeit ca. 2'500 – 3'000 Fahrzeuge. Darin enthalten war und ist momentan noch ein nicht unerheblicher Anteil an Ausweichverkehr durch die Baustellen des Projekts Waldenburgerbahn und es ist noch nicht abzusehen, wie sich die Verkehrsmenge auf diesem Abschnitt nach Abschluss aller Bauarbeiten einpendeln wird. Als temporäre Massnahme wurde Tempo 60 auf der Kantonsstrasse verfügt. Es wird geprüft, ob diese Höchstgeschwindigkeit aufgrund der kurvigen und teilweise unübersichtlichen Strecke auch weiterhin gelten soll. Für eine bessere Aufmerksamkeit auf den Veloverkehr wurden vor einer Kurve bzw. Engstelle bereits Velo-Symbole markiert.

Zu den einzelnen Fragen:

- *Wie kann auf dem Abschnitt Hölstein – Diegten ein gesichertes Fahren für alle Verkehrsteilnehmer:innen sichergestellt werden?*

Bei dieser Verbindung überwiegt wie gesagt die Bedeutung für den Freizeitverkehr. Den unsicheren Velofahrenden wird empfohlen, bereits bestehende Feldwege zu nutzen, welche eine geringe Verkehrsmenge aufweisen und landschaftlich reizvoller sind als das Befahren der Kantonsstrasse.

Auf diesem Abschnitt der Kantonsstrasse wird der Veloverkehr wie auf vielen Kantonsstrassen mit tiefem DTV im Mischverkehr geführt. Objektiv ist die Strecke nicht gefährlich; es gab in den letzten 10 Jahren keine Unfälle mit Velobeteiligung. Dass die Strecke subjektiv als gefährlich empfunden wird, ist nachvollziehbar, da die Geschwindigkeitsdifferenz Velo – MIV doch recht hoch ist.

- *Wie ist ein Fahrradstreifen oder gar ein separater Fahrradweg zu realisieren?*

Ausserorts sind grundsätzlich keine Radstreifen, sondern eine abgetrennte Infrastrukturmassnahme für den Radverkehr weiterzuverfolgen; insbesondere zwischen Hölstein und Diegten aufgrund des Schwerverkehrs zur Deponie. Sofern Bennwil an das kantonale Radroutennetz angeschlossen wird und das Potenzial für einen separaten Radweg gegeben ist, müsste nach einer geeigneten Linienführung gesucht werden.

- *Wie kann auf dem Abschnitt Bennwil – Oberdorf ein gesichertes Fahren für alle Verkehrsteilnehmer:innen realisiert werden?*

Auf diesem Abschnitt wird geprüft, ob längerfristig die Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h beibehalten werden kann. Zudem besteht bereits seit 1992 ein Lastwagenverbot zwischen Bennwil und Oberdorf (ausgenommen Zubringerdienst).

- *Wie kann der Schulweg der Bennwiler Jugendlichen sicherer gemacht werden?*

(s. vorherige Frage). Alternativ kann über Niederdorf gefahren und damit ein grosser Abschnitt der Kantonsstrasse gemieden werden, allerdings muss von dort auf kurzer Strecke eine grosse Steigung überwunden werden.

- *Wie reagiert der Kanton auf das wachsende Verkehrsaufkommen auf der Strecke Bennwil – Oberdorf?*

Das Verkehrsaufkommen wird laufend beobachtet, es fanden bislang einzelne Zählungen statt. Es ist noch nicht abzusehen, wie sich die Verkehrsmenge auf diesem Abschnitt nach Abschluss aller Bauarbeiten im Waldenburger Tal einpendeln wird. Falls längerfristig mit einem deutlich höheren Verkehrsaufkommen gerechnet werden muss, wäre eine separate Linienführung für den Veloverkehr zu prüfen.

Aufgrund der obenstehenden Überlegungen beantragt der Regierungsrat Entgegennahme und gleichzeitige Abschreibung des Vorstosses.