

Beschluss des Landrats vom 14.09.2023

Nr. 48

14. Anpassung Radroute «Kessiloch» Laufental 2021/558; Protokoll: ps

Kommissionspräsident **Thomas Eugster** (FDP) führt aus, mit dem von Linard Candreia eingereichten Postulat werde der Regierungsrat aufgefordert, die folgenden Punkte zu prüfen und darüber zu berichten: Erstens ist die bestehende kantonale Veloroute Aesch – Laufen, insbesondere der Abschnitt Grellingen – Zwingen, unbefriedigend und es bieten sich Alternativen zum Beispiel im Chessiloch an. Zweitens gäbe es die günstige Möglichkeit beim Chessiloch, den bestehenden steilen Weg von zirka 400 Metern (heute in sehr schlechtem Zustand) nach der Brücke über den Ibach Richtung Zwingen auszubauen und somit sicherer zu machen. Drittens: Käme eine etwas teurere Variante in Frage, den unter Punkt 2 erwähnten steilen Weg nach zirka 200 Metern zu brechen und den ebenfalls bestehenden schmalen geradeaus verlaufenden «Fischerpfad» zu verbreitern und zu sichern? Viertens wäre auf der oberen Chessiloch-Eisenbahnbrücke eine Verbindung vom rechten Birsufer in die wenig verkehrsreiche Grellingerstrasse auf dem linken Birsufer denkbar? Fünftens: Gäbe es aus der Sicht der Regierung noch weitere Varianten? Sechstens: Könnte man auch Bundesgelder anzapfen? In seiner Antwort verweist der Regierungsrat darauf, dass im Jahr 2018 gegen die Planaufgabe für eine Verbesserung der Veloverbindung durch einen neu geplanten Radweg zwischen Eggfluetunnel und Zwingen entlang der H18 insgesamt 21 Einsprachen eingingen. Der Kanton konnte das Projekt nicht mehr weiterverfolgen, da im Jahr 2020 die H18 an den Bund (Bundesamt für Strassen, ASTRA) übergeben wurde. Bereits vor Einreichen des Postulats wurden drei Varianten untersucht und mit der bestehenden Linienführung verglichen: Variante 1 entspricht der heutigen Routenführung von Grellingen zur Passwangstrasse in Zwingen. Variante 2 entspricht dem Vorschlag von zwei Herren und führt von Grellingen via unterer Moosweg über eine neu zu erstellende Velobrücke entlang der SBB über das Chessiloch zum Steirieselmattweg/Allmendweg bis zur Einmündung in die Passwangstrasse. Bei der Variante 3 werden die beiden Varianten miteinander kombiniert. Die Bewertung der drei Varianten erfolgte mithilfe der Kriterien gemäss ASTRA-Handbuch «Planung von Velorouten». Gemäss den gewählten Bewertungskriterien stellt Variante 1, die heute bestehende Radroutenführung, die beste Lösung dar. Für den Alltagsverkehr spielt die Direktheit eine wichtige Rolle. Bei den Varianten 2 und 3 spielen einerseits die vielen Steigungen und die Höhenmeter sowie das Sicherheitsempfinden (fehlende soziale Kontrolle/mangelnde Strassenbeleuchtung) eine Rolle. Diesbezüglich müssten bei den Varianten 2 und 3 hohe Investitionen getätigt werden. Weiter wäre eine Asphaltierung dieser Wege fast durchgängig ausgeschlossen. Zudem wären teure Brückenbauwerke erforderlich. Zielführender, kostengünstiger und einfacher wäre eine Verbesserung der Bedingungen entlang der Basel- und Delsbergstrasse. Deshalb lautet die Empfehlung, die bisherige Routenführung beizubehalten. Die Verantwortung, ob und wann welche Massnahmen ergriffen werden, liegt jedoch beim Bund. Die Kommission hat die Vorlage an zwei Sitzungen beraten. Eintreten war unbestritten.

Einem Teil der Kommission erschien nicht nachvollziehbar, weshalb das Sicherheitsempfinden bei der Variante 1 höher sei als bei den anderen Varianten. Der Radweg entlang der H18 sei alles andere als sicher. Dazu führte die Verwaltung aus, dabei gehe es nicht um die Verkehrssicherheit, sondern um die subjektive Sicherheit. Die Route der Varianten 2 und 3 führt durch den Wald und bezüglich Sozialkontrolle stellt sich die Frage, ob bei einem Unfall in der nächsten Viertelstunde jemand vorbeikommt oder erst in einem halben Tag. Ein Kommissionsmitglied fragte nach, wo der Aspekt der Verkehrssicherheit in die Bewertung eingeflossen sei. Die Direktion verwies auf die Kriterien Verkehrsregime/Belastung und Umfeldqualität. Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich

nach dem Zeitplan für die Anpassung der Radroute entlang der H18. Dazu wurde seitens Verwaltung ausgeführt, dass der Strassenabschnitt in das Mehrjahresprogramm aufgenommen worden sei. Das ASTRA erarbeite gemeinsam mit den vier Kantonen Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Jura und Solothurn eine Korridorstudie, welche das Gesamtverkehrssystem betrachte und sowohl den Handlungsbedarf aufzeigen solle als auch welche Massnahmen zu ergreifen seien. Weiter überprüfe das ASTRA die Situation des Langsamverkehrs. Die beiden Studien würden als Grundlage dienen, um eine grundsätzliche Überprüfung der Ist-Situation der bestehenden H18 vorzunehmen und daraus Massnahmen und Projekte zu entwickeln. Ein Realisierungszeitpunkt für Massnahmen für den Veloverkehr könne nicht genannt werden. Die Mehrheit der Kommission war der Meinung, einer Abschreibung des Postulats stehe nichts im Wege, da geprüft und berichtet worden sei. Ein Teil der Kommission monierte, dass seitens Bund kein Zeitpunkt genannt werde. Die Verbesserung der Situation für die Velofahrenden entlang der H18 sei bereits seit langem ein Thema und es gehe nicht vorwärts – es könne von Verschleppung gesprochen werden. Die Motion 2011/063 «Sichere Radwege für das Laufental» wurde vom Regierungsrat 2016 zur Abschreibung empfohlen, mit der Begründung, die Planung sei abgeschlossen. Die Projektauflage erfolgte allerdings erst 2018. Wegen der Übergabe der Strasse an den Bund habe es nicht mehr gereicht, die dagegen eingegangenen Einsprachen zu bearbeiten. Ein Kommissionsmitglied äusserte, der Kanton habe nichts mehr gemacht. Die Verwaltung führte auf Nachfrage hin aus, dass die Einsprachen vor allem wegen des Landerwerbs erfolgt seien. Die Planung habe so lange gedauert, weil verschiedene Varianten geprüft worden seien, um den Landerwerb möglichst gering zu halten. Mit dem Übergang der Nationalstrassen per 1.1.2020 an den Bund sei das Projekt nicht weiter vorangetrieben worden. Die Kommission betonte, es sei wichtig, sich dafür einzusetzen, dass baldmöglichst eine Verbesserung für die Radfahrenden erfolge. Die Verwaltung betonte, der Kanton setze sich dafür ein, dass das Ganze nicht auf die lange Bank geschoben werde. Die Kommission beantragt dem Landrat mit 8:5 Stimmen, das Postulat abzuschreiben.

– *Eintretensdebatte*

Andi Trüssel (SVP) sagt, die SVP-Fraktion sei für Abschreibung des Postulats.

Jan Kirchmayr (SP) hält fest, die Radroute zwischen Grellingen und Zwingen sei wichtig und werde nicht nur von Pendlerinnen und Pendlern genutzt, sondern sei auch ein Schulweg. Schülerinnen und Schüler sind entweder Richtung Zwingen unterwegs oder Richtung Laufen ans Gymnasium. Die Idee von Linard Candreia war, dass die Radroute im Laufental verbessert wird, insbesondere auch beim Chesslloch, denn diese Radroute ist in einem schlechten Zustand. Die Verwaltung hat aufgezeigt, weshalb eine rechtsufrige Führung aus ihrer Sicht nicht realistisch sei. Dies kann zur Kenntnis genommen werden. Die Kommission war sich einig, dass die momentane Radroutenführung entlang der H18 zu verbessern sei. Nach dem Tunnelportal in Richtung Zwingen teilen sich die Velos die Route mit der H18, Autos fahren mit 80 km/h durch. Ist es sinnvoll, dass dort Schülerinnen und Schüler mit dem Velo unterwegs sind? Das Spezielle ist, dass ein Projekt vorlag und nun das ASTRA zuständig ist. Es ist störend, dass das ASTRA auf die Frage, wann die Verbesserung der Velostrecke komme, kein Datum nennen kann, sondern zuerst eine Korridorstudie durchgeführt werden soll. Man wird auf den Sankt-Nimmerleinstag vertröstet und erhält kein Datum, wann die Radroute verbessert wird. Weiter ist zu bedenken, dass im April 2025 die Total Sperre Laufental kommt und für fünf bis sechs Monate ein Ersatzverkehr mit Bussen bestehen wird. Es wäre zu hoffen, dass ein kleiner Teil der Leute im Sommer mit dem Velo unterwegs ist. Der Redner hat Mühe damit, wenn die Mehrheit der Kommission den Vorstoss abschreiben möchte. Die SP-Fraktion ist der Meinung, den Vorstoss stehenzulassen, auch als Zeichen der Rückenstärkung für den Regierungsrat und als Zeichen an den Bund und ans ASTRA, dass die Radroute verbessert wird und es beispielsweise eine separate Radroutenführung entlang der H18 gibt, die

sicherer ist. Dies führt sicher auch dazu, dass während der Totalsperre mehr Leute mit dem Velo unterwegs sein werden.

Rolf Blatter (FDP) schickt voraus, die FDP-Fraktion schreibe das Postulat ab. Alt-Landrat Franz Meyer echauffierte sich, dass seine ursprüngliche Forderung aus dem Jahr 2011 immer noch nicht erfüllt ist. Die H18 ging 2020 an den Bund über. Das ASTRA arbeitet an einer Korridorstudie, womit nicht nur die Auto- und Zugsverbindungen zwischen Basel und Delémont untersucht werden, sondern auch der Veloverkehr. Die Studie wird dazu eine Aussage machen können, worauf nun gewartet wird. Man kann das Postulat nun abschreiben und bei Bedarf in einem Jahr oder zwei einen neuen Vorstoss einreichen, wie dies Marc Schinzel beim vorhergehenden Traktandum bereits vorgeschlagen hat. Der Auftrag des Postulats ist erfüllt: Es wurde berichtet und drei Varianten wurden untersucht und man kam zum Schluss, dass der Status Quo die beste Lösung ist.

Karl-Heinz Zeller (Grüne) erklärt, Jan Kirchmayr habe ausführlich dargelegt, weshalb das Postulat nicht abgeschrieben werden soll. Auch die Grüne/EVP-Fraktion ist für Stehenlassen. Die Radroute ist eng, unbefriedigend und nicht sicher. Die Aspekte Schulweg und Tourismus wurden zu wenig berücksichtigt. Seit mehr als zwölf Jahren ist die Situation bekannt. Zuerst hatte der Kanton die Hoheit, dann das ASTRA. Der Regierungsrat hat geprüft und berichtet, aber es ist wichtig, dass der Regierungsrat Druck macht – vor allem der Zeitfaktor spielt eine Rolle; man weiss nicht, wie lange es dauert, bis etwas umgesetzt wird. Das Problem ist nicht gelöst.

Claudia Brodbeck (Die Mitte) dankt für den ausführlichen und aufschlussreichen Kommissionsbericht. Dieser zeige auf, dass der Ball beim ASTRA liege. Die bestmögliche, direkteste Route führt entlang der Kantonsstrasse. Eine Verbesserung ohne grosse Steigungen gibt es nicht. Für den Sport- und Freizeitverkehr ist die heutige Route via Wappenfels gut, könnte jedoch besser ausgeschildert werden. Ebenfalls erwähnt wurde die unrühmliche Geschichte zur Verbesserung der Radroute seit 2011. Die Mitte-Fraktion wird gegen Abschreibung des Postulats stimmen, damit der Druck aufs Tiefbauamt und ASTRA bestehen bleibt, um die Realisierung voranzutreiben und die Sicherheit für die Velofahrenden endlich zu verbessern.

Margareta Bringold (GLP) sagt, die GLP-Fraktion sei gegen Abschreibung des Postulats. Die bestehende Route vom Eggfluetunnel nach Zwingen ist gut für den Alltagsverkehr, jedoch nicht für den Freizeitverkehr. In zwei Jahren wird es zur Totalsperrung kommen. Viele werden aufs Auto ausweichen und der Verkehr wird noch stärker zunehmen. Es wäre vermutlich mit wenig Aufwand möglich, die bestehende Route beim Chessiloch soweit befahrbar zu machen – sie muss nicht geteert werden und es braucht keine Strassenbeleuchtung. Einige Velofahrende würde man auf diese Route bringen und weg von der H18.

Linard Candreia (SP) würde sich freuen, wenn das Postulat nicht abgeschrieben und der Regierungsrat in die Pflicht genommen würde, bei beiden Varianten eng dranzubleiben: Bei der Alltagsvariante entlang der H18 und der Freizeitvariante, bei der mit wenig Aufwand viel erreicht werden kann.

Martin Dätwyler (FDP) hält fest, es sei richtig, dass der Bund die Nationalstrasse übernommen habe. Bei allen drei Verkehrsträgern – Strasse, Schiene und Langsamverkehr – gibt es im Laufental Probleme. Bei der Schiene wird Abhilfe geschaffen, bei den anderen besteht ein grosser Handlungsbedarf. Der Kanton hat Analysen durchgeführt. Das Problem ist jedoch damit nicht gelöst und bleibt bestehen. Der Bund ist gemeinsam mit dem Kanton daran, im Rahmen einer Korridorstudie, die Ende nächstes Jahr abgeschlossen sein soll, die Strassen-, die Schienen- und die Langsamverkehrssituation anzuschauen. Regierungsrat Isaac Reber und der Redner sind in einer Steue-

ungsgruppe dabei. Wird gesagt, der Status Quo sei das Beste, ist dies kein Auftrag, mit dem der Redner in der Steuerungsgruppe der Korridorstudie auftreten möchte. Der Redner möchte lieber sagen können, dass das Ganze nochmals gut angeschaut wird, damit sich die Situation verbessert werden kann, denn der Bund ist offen, mitzuhelfen, gute Lösungen zu suchen. Martin Dätwyler ist für Stehenlassen des Postulats.

Nadim Ismail (SP) möchte Rolf Blatters Worte aufgreifen, dass es um die Verbindung Delémont–Basel gehe. Der Redner kennt die Strecke, und seine Mutter fährt diese regelmässig. Der Abschnitt beim Chessiloch ist grenzwertig bezüglich Zustand – es macht keinen Spass, dort durchzufahren. Es geht nicht um die Leute, die zur Arbeit fahren, sondern um den Freizeit- und den Hobbyverkehr, der am Wochenende dort durchfährt. Eine kleine Verbesserung würde eine grosse Entlastung bringen. Es gibt zwei verschiedene Projekte: Bezüglich der Veloroute entlang der H18 müsste es Verbesserungen geben; dies liegt jedoch in der Hand des ASTRA. Zweitens müsste die Attraktivität der Veloroute von Delémont bis Basel erhöht werden. Der Redner ist nicht zufrieden mit der Antwort, dass der Status Quo die beste Lösung ist. Das Postulat darf nicht abgeschrieben werden.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) entnimmt den Voten, dass das Postulat stehengelassen werde, was der Redner auch nicht völlig als falsch erachtet. Es ist unbestritten, dass die Geschichte keine ruhmreiche ist. Das Velo war nicht gemeint, als die Hochleistungsstrasse dem Bund übergeben wurde, ging aber mit. Dies führte zur unschönen Situation, dass ein weitgehend geplantes Projekt wieder in der Luft hängt. Der Kanton möchte die Situation verbessern. Das Thema wird im Rahmen der Korridorstudie eingebracht. Es ist nicht selbstverständlich, dass der Bund eine solche macht, und zwar bereits jetzt. Es handelt sich um die ersten zwei Korridorstudien in der Schweiz. Dass der Bund bereit ist, eine Gesamtverkehrsbetrachtung vorzunehmen, ist ein moderner, begrüssenswerter Ansatz. Die Debatte im Landrat wird als Rückendeckung betrachtet. Jedoch ist vor überhöhten Erwartungen zu warnen. Die Idee ist bestechend, ein besseres Angebot hinsichtlich der geplanten Sperrung 2025 zu haben. Diese braucht es, um endlich den Doppelspurausbau realisieren zu können. Die Phase wird schwierig sein. Es wäre schön, in diesem Kontext etwas tun zu können. Aber wer gut zugehört hat, weiss, dass es damals, als der Kanton ein Projekt erarbeitete, Einsprachen gab betreffend Landerwerb. Auch wenn der Bund federführend ist, müssen diese Gespräche geführt werden. Vielleicht kann mit dem Vorstoss das Thema beschleunigt werden, aber man muss realistisch bleiben.

://: Eintreten ist unbestritten.

– *Beschlussfassung*

://: Mit 51:32 Stimmen bei 1 Enthaltung wird das Postulat 2021/558 stehen gelassen.
