

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Anpassung Radroute «Kessiloch» Laufental

2021/558

vom 6. September 2023

1. Ausgangslage

Mit dem von Linard Candreia eingereichten und vom Landrat am 3. November 2022 überwiesenen Postulat wird 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 via Delsbergstrasse/Baselstrasse/Grienweg/Weidweg/Friedhofweg/Hinterfeldstrasse zur Passwangstrasse in Zwingen. Variante 2 entspricht dem Vorschlag von F. Meyer/A. Giger 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. Zunächst soll die Radroute auf der Delsbergstrasse verlaufen und dann im Chessiloch via Velobrücke auf die alternative Routenführung der Variante 2 wechseln.

Die Bewertung der drei Varianten erfolgte mithilfe der Kriterien gemäss ASTRA-Handbuch «Planung von Velorouten». Daraus wurden Durchschnittsnoten errechnet. Die untenstehende Grafik zeigt die Bewertung. Notenskala: 1= gut, 2= genügend, 3= ungenügend, 4=schlecht; Kriterien, welche für den Alltagsverkehr resp. Freizeitverkehr als primär eingestuft werden, wurden jeweils doppelt gewichtet.

Variantenvergleich - nach ASTRA Richtlinien "Planung von Velorouten, Handbuch"

Kriterium:	Variante 1		Variante 2		Variante 3	
	Alltagsroute	Freizeitroute	Alltagsroute	Freizeitroute	Alltagsroute	Freizeitroute
Fahrfluss	2	2	4	4	4	4
Umfeldqualität	3	3	2	2	2	2
Oberfläche	2	2	4	3	4	3
Verkehrsregime und -belastung	2*	3	1	1	1	1
Homogenität	2	2	2	2	2	2
Gefahrenstellen	2	2	2	2	2	2
Sicherheitsempfinden	1	1	4	4	4	4
Direktheit	2	2	4**	4**	4**	4**
Erschliessung	1	1	2	2	2	2
Durchschnittsnote ***	1.9	2.2	2.7	2.4	2.7	2.4

 primär für Alltagsverkehr (Verkehrsregime und -belastung, Gefahrenstellen, Direktheit)

 primär für Freizeitverkehr (Umfeldqualität, Verkehrsregime und -belastung, Gefahrenstellen)

Gemäss den gewählten Bewertungskriterien stellt Variante 1, die heute bestehende Radroutenführung, die beste Lösung dar (Alltagsverkehr: 1,9, Freizeitverkehr: 2,2). Die anderen beiden Varianten erzielten schlechtere Noten (Alltagsverkehr: 2,7, Freizeitverkehr: 2,4). Für den Alltagsverkehr spielt die Direktheit (Abweichung von der Luftlinie sowie Höhenmeter) eine wichtige Rolle. Bei Variante 2 und 3 spielen einerseits die vielen Steigungen und die Höhenmeter sowie das Sicherheitsempfinden (fehlende soziale Kontrolle/mangelnde Strassenbeleuchtung) eine Rolle. Diesbezüglich müssten bei Variante 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 wären eine Verbesserung der Bedingungen entlang der Basel- und Delsbergstrasse. Deshalb lautet die Empfehlung, die bisherige Routenführung beizubehalten. Die Verantwortung liegt jedoch beim Bund, ob und wann welche Massnahmen ergriffen werden.

Es wurden somit Alternative(n) geprüft (Punkt 1). Der Ausbau wäre sehr aufwendig und ist aus Sicht der Naturfachstellen nicht erwünscht (Punkt 2). Die Kosten wurden beim Variantenvergleich nicht berücksichtigt. Die beiden Alternativrouten schneiden aber insbesondere beim Sicherheitsempfinden schlecht ab (Punkt 3). Zu Punkt 4 siehe Kombivariante 3. Weitere Varianten sind aufgrund der topographischen und naturräumlichen Gegebenheiten nicht möglich (Punkt 5). Da die Variante 1 grösstenteils entlang einer Nationalstrasse verläuft, ist ohnehin das ASTRA überwiegend für die Finanzierung verantwortlich (Punkt 6).

Der Regierungsrat beantragt Abschreibung des Postulats.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Kommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 15. Juni und 24. August 2023 beraten. Anwesend waren Baudirektor Isaac Reber und Katja Jutzi, Generalsekretärin BUD. Drangu Sehu, Kantonsingenieur, Axel Mühlemann, Stv. Leiter Geschäftsbereich Verkehrsinfrastruktur, und Armin Schmauss, Stv. Leiter Projektmanagement, stellten die Vorlage an der ersten Sitzung vor.

2.2. Eintreten

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

2.3. Detailberatung

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 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 den Handlungsbedarf aufzeigen solle sowie 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 Projektaufgabe 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 es sich einfach 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.

3. Antrag an den Landrat

Die Kommission beantragt dem Landrat mit 8:5 Stimmen, das Postulat abzuschreiben.

06.09.2023 / ps

Bau- und Planungskommission

Thomas Eugster, Präsident