

## Vorlage an den Landrat

### Bericht zum Postulat 2021/558 «Anpassung Radroute Kessiloch Laufental» 2021/558

vom 26. Juli 2022

#### 1. Text des Postulats

Am 2. September 2021 reichte Linard Candreia das Postulat 2021/558 «Anpassung Radroute Kessiloch Laufental» ein, welches vom Landrat am 3. November 2022 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

*Auf der Homepage des Kantons ist die kantonale Radroute Aesch – Laufen aufgeführt. Im Herbst 2019 erfolgte die Verbreiterung des Radstreifens auf der H18 zwischen dem Eggfluetunnel und Zwingen (Araweg). Die zirka 2 km lange Strecke bleibt bei den hohen Geschwindigkeiten des Strassenverkehrs sowie den Emissionen gefährlich und unangenehm. Kommt hinzu, dass in den nächsten Jahren wegen der starken Bautätigkeit im Laufental der Verkehr weiter zunehmen wird.*

*Der Veloverkehr (z.B. E-Bikes) nimmt erfreulicherweise immer noch zu. Es drängt sich die Frage auf, ob als Alternative zur bestehenden kantonalen Veloroute nicht eine zusätzliche attraktivere zwischen Zwingen und Grellingen gefördert werden sollte, und zwar am rechten Ufer der Birs, fernab vom Strassenverkehr.*

*Eine Erkundung der Situation vor Ort hat gezeigt, dass nur gerade in der Gegend «Kessiloch» bauliche Anpassungen/Verbesserungen nötig wären.*

*Ich bitte die Regierung zu prüfen und zu berichten:*

- 1. Die bestehende kantonale Veloroute Aesch – Laufen, insbesondere der Abschnitt Grellingen – Zwingen, ist unbefriedigend und es bieten sich Alternativen zum Beispiel im Kessiloch an.*
- 2. Es gäbe die günstige Möglichkeit beim Kessiloch, 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.*
- 3. Käme eine etwas teurere Variante in Frage, den unter 2. erwähnten steilen Weg nach zirka 200 Metern zu brechen und den ebenfalls bestehenden schmalen geradeaus verlaufenden «Fischerpfad» zu verbreitern und zu sichern?*
- 4. Auf der oberen Kessiloch-Eisenbahnbrücke wäre eine Verbindung vom rechten Birsufer in die wenig verkehrsreiche Grellingerstrasse auf dem linken Birsufer denkbar.*
- 5. Gäbe es aus der Sicht der Regierung noch weitere Varianten?*
- 6. Könnte man auch Bundesgelder anzapfen?*

## 2. Stellungnahme des Regierungsrats

Die Radroutenverbindung zwischen Grellingen und Zwingen gibt schon länger Anlass zu Diskussionen. Bereits 2011 wurde durch die beiden Landräte Franz Meyer und Andreas Giger die Motion 2011/063 «Sichere Radwege im Laufental endlich realisieren!» eingereicht, welche unter anderem für eine bessere Schulwegsicherheit die Verlegung der Radverbindung zwischen Grellingen und Laufen forderte. Im Jahr 2018 erfolgte die Planaufgabe für eine Verbesserung der Veloverbindung durch einen neu geplanten Radweg zwischen Eggfluetunnel und Zwingen entlang der H18. Dagegen gingen allerdings 21 Einsprachen ein, welche dazu führten, dass das Projekt durch den Kanton nicht mehr weiterverfolgt werden konnte. 2020 wurde die H18 an den Bund (ASTRA) übergeben.

Mit dem vorliegenden politischen Vorstoss soll nun dieses Anliegen wiederaufgenommen und eine alternative Route zwischen Grellingen und Zwingen via Chessiloch geprüft werden. Diese alternative Routenführung wurde bereits vor Einreichen des Postulats untersucht und mit der bestehenden Linienführung verglichen. Es wurden drei verschiedene Varianten untersucht und zur besseren Vergleichbarkeit bei allen Varianten der Weg zwischen dem Bahnhof Grellingen und der Einmündung Hägenbergweg/Passwangstrasse in Zwingen analysiert:

- Variante 1: Diese entspricht der heutigen Routenführung von Grellingen via Delsbergstrasse/Baselstrasse/Grienweg/Weidweg/Friedhofweg/Hinterfeldstrasse zur Passwangstrasse in Zwingen
- Variante 2: Diese Variante 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
- Variante 3: Dabei 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

Einer der entscheidenden Faktoren für die Attraktivität und Alltagtauglichkeit einer Veloroute sind die zu überwindenden Höhenmeter. Deshalb sind die Höhenprofile dieser drei Varianten auf Basis der GeoView-Daten ermittelt worden. Für eine gute Vergleichbarkeit wurden die Daten in einer einzigen Grafik dargestellt. Gerade die vielen Steigungen in der Variante 2 (und 3) fallen dabei auf.

Um diese drei Routenführungen möglichst objektiv beurteilen zu können, wurde das Handbuch „Planung von Velorouten“ vom ASTRA, Schweiz Mobil und Fonds für Verkehrssicherheit (FVS) hinzugezogen. Dabei sind die darin betrachteten Kriterien im Grundsatz gleich zu gewichten. Allerdings gibt es für den Freizeit- und Alltagsverkehr jeweils drei Kriterien, welche als primär angesehen werden. Die folgenden Kriterien werden beurteilt:

- Fahrfluss
- Umfeldqualität primär für Freizeitverkehr
- Oberfläche
- Verkehrsregime und -belastung primär für Alltags- und Freizeitverkehr
- Homogenität
- Gefahrenstellen primär für Alltags- und Freizeitverkehr
- Sicherheitsempfinden
- Direktheit primär für Alltagsverkehr
- Erschliessung

Um die Varianten miteinander vergleichen zu können, wurde aus der Bewertung eine Durchschnittsnote berechnet. Dabei wurden die Kriterien, welche für den Alltagsverkehr resp. Freizeitverkehr als primär eingestuft werden, jeweils doppelt gewichtet (Notenskala: 1= gut, 2= genügend, 3= ungenügend, 4= schlecht). Es ergab sich folgendes Resultat:

	Note Alltagsverkehr	Note Freizeitverkehr
Variante 1	<b>1.9</b>	<b>2.2</b>
Variante 2	<b>2.7</b>	<b>2.4</b>
Variante 3	<b>2.7</b>	<b>2.4</b>

Aus dem Variantenvergleich geht die heute bestehende Radroutenführung (Variante 1) als Bestvariante hervor. Dies gilt sowohl für die Beurteilung als Alltags-, als auch als Freizeitroute. Dabei ist allerdings auch festzuhalten, dass der Abschnitt entlang der Baselstrasse für den Veloverkehr, aufgrund der hohen MIV-Verkehrsmenge auf dieser Verbindung, nicht ideal ausgebaut ist.

Zwischen den Varianten 2 und 3 gibt es nur geringfügige Unterschiede. Daher sind die Beurteilungen der beiden Varianten auch sehr ähnlich. Im Hinblick auf eine kantonale Radroute sind diese Varianten vor allem in Bezug auf die Direktheit, das Sicherheitsempfinden und die Oberfläche schlecht geeignet.

Ein weiterer Aspekt, der allerdings nicht in den Variantenvergleich eingeflossen ist, stellt die notwendigen Investitionen dar. Die vorgeschlagene alternative Routenführung benötigt unter anderem eine zusätzliche, sehr aufwändige Velobrücke entlang der bestehenden SBB-Linie. Zudem ist ein Grossteil des Weges weder beleuchtet noch von der Oberflächengestaltung für eine kantonale Radroute geeignet und müsste entsprechend angepasst/ausgebaut werden.

Da gerade im Alltagsverkehr die Direktheit (Abweichung von der Luftlinie und Höhenmeter) wichtig ist, ist es unter anderem dieses Kriterium, weshalb die alternativen Radroutenführungen nicht als geeignet angesehen werden können. Die vielen Steigungen und damit grossen Höhenunterschiede, welche auf diesen Routen zurückgelegt werden müssten, könnte viele Radfahrende davon abhalten, sie zu benutzen.

Ein weiteres Kriterium, welches nur schwer verbessert werden kann, ist das Sicherheitsempfinden. Fernab von sozialer Kontrolle und einer Strassenbeleuchtung ist gerade für Schülerinnen und Schüler dieser Weg nicht geeignet (z.B. Schulbeginn im Winter, wenn es noch dunkel ist) und verfehlt daher ein wichtiges Ziel der Motion aus dem Jahr 2011.

Durch entsprechende Investitionen könnten die Kriterien Oberfläche und Sicherheitsempfinden teilweise verbessert werden. Diese notwendigen Investitionen stehen allerdings in keinem Verhältnis zur möglichen Verbesserung und wäre zudem ein massiver Eingriff in das heutige Erscheinungsbild und den bestehenden Naturraum.

Demgegenüber steht eine Verbesserung der Bedingungen entlang der Baselstrasse. Dies wäre deutlich zielführender, kostengünstiger und einfacher zu erreichen.

Es wird daher empfohlen, die heutige Routenführung beizubehalten und für den Abschnitt entlang der Baselstrasse (H 8) einen abgesetzten Radweg anzustreben. Im Rahmen einer Strassenerneuerung könnte die volle Parzellenbreite ausgenutzt und die Fahrbahn etwas Richtung Norden geschoben werden, damit sich der nötige Landerwerb auf der Südseite für einen neuen Radweg reduziert. Da dieser Strassenabschnitt allerdings im Besitz des ASTRA ist, sind Optimierungsmöglichkeiten grundsätzlich mit dem ASTRA zu besprechen und liegen in dessen Verantwortung.

Weitere Varianten kommen aus Sicht der Regierung nicht infrage resp. sind aufgrund der topographischen Gegebenheiten nicht möglich (vgl. Frage 5). Da die Variante 1 grösstenteils entlang einer Nationalstrasse verläuft, ist es nicht nötig, für den Ausbau Bundeszuschüsse zu beantragen (vgl. Frage 6). Stattdessen wird zusammen mit dem ASTRA eine baldmögliche Optimierung des Radroutenabschnitts angestrebt. Dafür würde sich wahrscheinlich die nächstfolgende Strassenerneuerung anbieten, bei welcher die Fahrbahn etwas geschoben werden könnte, um den nötigen Platz für einen abgetrennten Radweg zu gewinnen.

### **3. Antrag**

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2021/558 «Anpassung Radroute Kessiloch Laufental» abzuschreiben.

Liestal, 23. Mai 2023

Im Namen des Regierungsrats

Die Präsidentin:

Kathrin Schweizer

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich