

Parlamentarischer Vorstoss

wird durch System eingesetzt

Geschäftstyp:	Interpellation
Titel:	Radroute bei Dornachbrugg verbessern
Urheber/in:	Jan Kirchmayr
Zuständig:	
Mitunterzeichnet von:	Wird durch LKA ergänzt
Eingereicht am:	22. Oktober 2020
Dringlichkeit:	—

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 Durchfahrt des dritten Kreisels (Bahnhofsstrasse, Birseckstrasse, Talstrasse) wird die Radroute in das Schappe-Areal geleitet und führt entlang der Birs weiter.

Für die Velofahrenden ist diese bestehende Routenführung 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 auf 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.

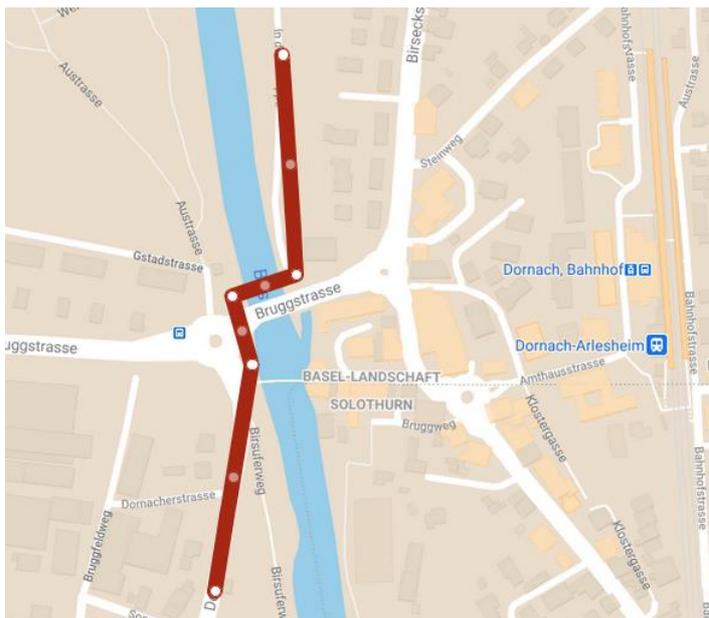


Abbildung 1: Mögliche Routenführung des Veloverkehrs Nord-Süd mittels einer neuen Birsbrücke. Quelle: Google Maps

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, Ausgabenbewilligung für den Abschluss des Ausbauprogramms kantonale Radrouten und Erhalt der Nutzerfreundlichkeit 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-Dornachbruck 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 Birsecktrasse? 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 seinen 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?

Liestal, 22. Oktober 2020

Unterschrift:

Einreichen der persönlichen Vorstösse:

- Ein Vorstoss gilt als eingereicht, wenn er datiert und handschriftlich unterzeichnet in Papierform abgegeben wird (bis 15 Min. nach dem Beginn der Landratssitzung). -
- Bitte schicken Sie den Vorstoss zudem als Word-Datei per E-Mail an landeskanzlei@bl.ch