

DER STADTRAT AN DEN EINWOHNERRAT

2020/204a

Veloverkehr rund um den QP Weierweg und QP Aurisa – Bericht Stadtrat zum dringlichen Postulat «Führung des Veloverkehrs rund um den QP Weierweg und QP Aurisa überprüfen und verbessern» der Bau- und Planungskommission (BPK)

Kurzinformation	Mit dem dringlichen Postulat 2020/204 der BPK wird der Stadtrat eingeladen zu prüfen und zu berichten, wie eine sichere Führung des Veloverkehrs auf den Strassen des Zentrums Nord, insbesondere rund um die Quartierpläne Weierweg und Aurisa ausgestaltet wird.			
	Der Stadtrat möchte Tempo 30 zur Erhöhung der Sicherheit für die Velofahrenden im gesamten Bereich des Zentrums Nord einführen. Er plant deshalb die Einführung von Tempo 30 auf der kommunalen Gasstrasse. Zudem wird er beim Kanton einen Antrag auf Einführung von Tempo 30 auf den Kantonsstrassen im Bereich Liestal Zentrum Nord stellen.			
Anträge	 Der Einwohnerrat nimmt Kenntnis von der Beantwortung des Postulats Nr. 2020/204 «Führung des Veloverkehrs rund um den QP Weierweg und QP Aurisa überprüfen und verbessern». 			
	2. Das Postulat Nr. 2020/204 wird als erfüllt abgeschrieben.			
	Liestal, 1. Dezember 2020			
	Für den Stadtrat Liestal			
	Der Stadtpräsident Der Stadtverwalter			
	Daniel Spinnler Benedikt Minzer			
	I			

DETAILINFORMATIONEN

1. Ausgangslage

Postulat 2020/204 der BPK «Führung des Veloverkehrs rund um den QP Weierweg und QP Aurisa überprüfen und verbessern»:

Bei der Genehmigung der Quartierpläne Weienrweg und Aurisa sind die Quartierplan- reglemente mit dem folgenden Passus ergänzt worden: "Falls es im Rahmen der Ausgestaltung der Strassenprojekte Rebgasse, Weierweg und Gasstrasse einer Fläche für einen Veloweg innerhalb des Quartierplan Perimeters bedarf, geht diese zu Lasten des angrenzenden öffentlich zugänglichen Fussgängerbereichs". Hintergrund dieser Ergänzung der Quartierplanreglemente war das Anliegen der BPK, die Voraussetzungen zu schaffen, damit der Strassenraum des Zentrum Nord und der Gasstrasse für die Velofahrer sicher ausgestaltet wird. Durch den Wegfall des Zentrumsanschlusses an die A22 haben sich zwar die verkehrstechnischen Gegebenheiten im Bereich des Quartierplans Aurisa etwas geändert. Das Anliegen der BPK bleibt aber unverändert, dass auf den Strassen Zentrum Nord sowie insbesondere rund um den QP Weierweg und Aurisa eine sichere Führung des Veloverkehrs realisiert werden soll. Aufgrund der dem Einwohnerrat vorgelegten Vorlagen 2018-85, 2020-193 und 2020-194 ist dies nicht ersichtlich.

Der Stadtrat wird deshalb eingeladen zu prüfen und zu berichten, wie eine sichere Führung des Veloverkehrs auf den Strassen des Zentrums Nord, insbesondere rund um die Quartierpläne Weierweg und Aurisa ausgestaltet wird. Dabei steht in Richtung Gasstrasse eine separate Fahrspur im Vordergrund. Der Fussgängerverkehr kann, wie in den Quartierplanreglementen Weierweg und Aurisa bereits erwähnt, weiter im Inneren des Quartierplans geführt werden. Da die Ausführungsarbeiten für den Strassenraum bereits im August beginnen, soll die Frist für die Postulatsbearbeitung auf 3 Monate gekürzt werden.»

Strassennetzplan:

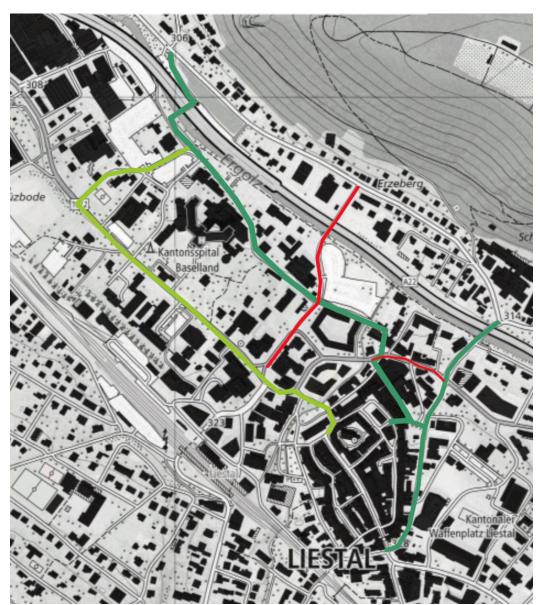
Die Gasstrasse ist von der Erzenbergstrasse bis zum Weierweg gemäss Strassennetzplan eine kommunale Sammelstrasse. Gemäss Strassennetzplan sollten sowohl die Gasstrasse wie auch die Rebgasse, der Weierweg und die Gerberstrasse als kommunale Radwege geplant werden.

Die Rebgasse, der Weierweg, die Gerberstrasse sowie der obere Abschnitt der Gasstrasse sind Kantonsstrassen und werden vom Kanton geplant. Die Stadt hat ihre Anliegen im Rahmen der Planung deponiert.



Ausschnitt aus dem Strassennetzplan der Stadt Liestal

Bestehende Veloverbindungen

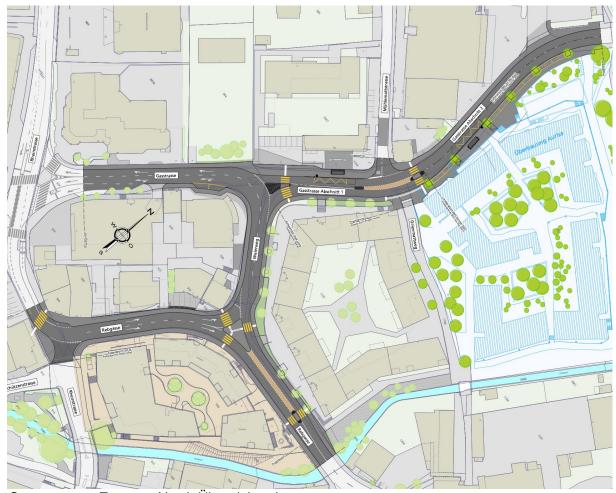


Veloverbindungen: in Grün sind die sicheren Verbindungen dargestellt (Velo/Fussweg, Tempo 30, separate Velostreifen.) in Rot die fehlenden Verbindungen

Die sichere Längsverbindung vom Fraumattquartier zum Stedtli führt abseits der Hauptverkehrsstrassen von der Erzenberg/Fraumattstrasse über die Brücke über die A22, über die Mühlemattstrasse und dann über den neuen Grienmattplatz zur Gerberstrasse und von hier in die Meier Wiggli Strasse. Somit ist heute, abgesehen von der Kreuzung der Gerbstrasse beim Ziegelhof, eine sichere Veloverbindung abseits der Kantonsstrassen gewährleistet.

Die Gasstrasse ist bis zum Weierweg eine kommunale Sammelstrasse und bildet die Querverbindung von der Erzenbergstrasse zur Kantonalbankkreuzung. Die alternative sichere Querverbindung ist heute über die Mühlemattstrasse und die Rheinstrasse (Lichtsignalanlage und Velostreifen) gewährleistet

Bauprojekt:



Strassennetz Zentrum Nord, Übersichtsplan aus https://www.baselland.ch/politik-und-behorden/direktionen/bau-und-umweltschutzdirektion/tiefbauamt/projekte/kantonsstrassen/liestal-strassennetz-zentrum-nord/downloads/1 UEbersichtsplan 500.pdf/@@download/file/1_Übersichtsplan_500.pdf

Im Bauprojekt der Stadt Liestal zur kommunalen Gasstrasse ist eine Markierung der Mittelinie mit Fussgängerstreifen und einem Mehrzweckstreifen im Bereich der Kreuzung Gasstrasse- Mühlemattstrasse - Grienmattweg vorgesehen.

Im Bauprojekt des Tiefbauamts für den ersten Abschnitt Zentrum Nord ist ein Mehrzweckstreifen im Bereich der Überbauungen Weierweg und Rebgarten vorgesehen. Dieser bietet genügend Raum für das gefahrlose Überholen von Velofahrenden in diesem Bereich.

Für den zweiten Abschnitt (Orisbach - Ziegelhofplatz - Gerberstrasse) ist im Entwurf des Bauprojekts lediglich eine Begradigung des Strassenverlaufs vorgesehen, um die Einhaltung der Sichtdistanzen bei den Fussgängerstreifen zu verbessern.

2. Mögliche Varianten

Um das Anliegen des Postulats der BPK, eine sichere Führung des Veloverkehrs auf den Strassen Zentrum Nord sowie insbesondere rund um den QP Weierweg und Aurisa zu realisieren sehen wir zwei Varianten:

- 1. Einrichten einer Kernfahrbahn mit Velospur(en) auf dem kommunalen Abschnitt der Gasstrasse.
- Erweiterung der Tempo 30 Zone in der Mühlemattstrasse zumindest auf die kommunale Gasstrasse oder aber auch auf den Perimeter Liestal Zentrum Nord.

Variante 1: Kernfahrbahn mit Velospur(en) auf der Gasstrasse

Die Gasstrasse weist im Bauprojekt eine Breite von 7 Metern auf. Gemäss Anhang 3a zur Richtlinie «Regelquerschnitte Kantonsstrasse, Fahrbahnbreiten» des Tiefbauamts Basel-Land können in Ausnahmefällen bei einem DTV von <3000 FZ/Tag eine Kernfahrbahn von 4.40 m und beidseitige Velostreifen von 1.30 m eingerichtet werden. Die Einrichtung einer Kernfahrbahn mit einseitigem Velostreifen ist bei einer 7.00 m breiten Fahrbahn auch bei einem DTV bis 6'000 Fahrzeugen möglich.

Das von der Stadt beauftragte Ingenieurbüro macht dazu folgende Erläuterungen und Empfehlungen.

Grundsatz und Empfehlung Kernfahrbahn bfu (Zusammenfassung)

Oft lassen die vorhandenen Fahrbahnbreiten die Markierung von Radstreifen und einer Mittellinie nicht zu. Als Alternative dazu werden Kernfahrbahnen eingerichtet. Es werden Radstreifen markiert, jedoch keine Mittellinien. Die Kernfahrbahn bewirkt eine optische Veränderung des Erscheinungsbilds der Strasse, ist aber keine Verkehrsberuhigungsmassnahme. Für den Fahrradverkehr bringt sie keinen Sicherheitsgewinn. Kernfahrbahnen können aber unter günstigen Bedingungen innerorts markiert werden. Ausserorts sind sie nicht zulässig.

Wie bereits erwähnt, kann bei einer Kernfahrbahn kein Sicherheitsgewinn für den Fahrradverkehr festgestellt werden. Aus diesem Grund hat die bfu grundsätzlich eine kritische Haltung gegenüber Kernfahrbahnen. Zumal diese unter dem Gesichtspunkt, etwas für die Schulwegsicherheit machen zu wollen, mit geringem Aufwand realisierbar sind. Dabei werden aber oft die erforderlichen Analysen für das Markieren einer Kernfahrbahn nicht durchgeführt.

Durch das Fehlen der Mittellinie wird das Abbiegen für Radfahrende erschwert. Eine Kernfahrbahn trägt in der Regel nicht zu einer Reduktion der Geschwindigkeit bei. In gewissen Fällen ergaben die Nachmessungen eine Reduktion von lediglich 1–2 km/h.

Die bfu steht Kernfahrbahnen kritisch gegenüber und unterstützt die nachfolgenden Forschungsergebnisse der SVI. Die Ergebnisse der SVI-Forschungsarbeit «Mehr Sicherheit dank Kernfahrbahnen?» haben ergeben, dass «nichts für» und «nichts gegen» das Markieren einer Kernfahrbahn spricht. Kernfahrbahnen können aber unter günstigen Bedingungen innerorts markiert werden.

Hierbei sollen die Punkte

- Fahrbahnbreite
- Störungen am rechten Fahrbahnrand
- Hindernisse in der Fahrbahn
- linksabbiegender Fahrradverkehr
- · Sichtweite und Schwerverkehrsanteil

analysiert werden. Wird ein Punkt negativ beurteilt, soll auf das Markieren einer Kernfahrbahn verzichtet werden.

Kernfahrbahn mit einseitigem Radstreifen

Eine einseitige Kernfahrbahn könnte eingerichtet werden. Die Strassenbreite ist hier vorhanden. I.d.R. sollte die Kernfahrbahn jedoch auf min. 100 m eingerichtet werden. Auf dem Abschnitt zwischen Mühlemattstrasse und der Brücke ist diese zu kurz.

Das würde dafürsprechen, die einseitige Kernfahrbahn direkt über die Brücke zu führen. Hier sollte aber zur Sicherheit, bei der bombierten Brücke und deren Sichtverhältnisse, eine Sicherheitslinie markiert werden. Damit ist die Brücke zu schmal und es entstehen bei einem Begegnungsfall zwischen Fahrrad und Fahrzeugen gefährliche Konflikte.

Kernfahrbahn mit beidseitigem Radstreifen

Für eine Kernfahrbahn mit beidseitigen Radstreifen und einem DTV zwischen 3000 und 6000 Fahrzeugen pro Tag ist die Gasstrasse zu schmal. Die Breite der gesamten Fahrbahn soll mind. 7.50 m (inkl. Radstreifen) betragen, was im vorliegenden Fall nicht möglich ist.

Im Bereich der Gasstrasse zwischen Weierweg und Mühlemattstrasse kann keine Kernfahrbahn eingerichtet werden (Bushaltestelle, Mittelinseln).

Variante 2: Tempo 30 Zone

Aus Sicht der Stadt würde eine Erweiterung der Tempo 30 Zone auf den gesamten Bereich Liestal Zentrum Nord Sinn machen - auch wenn hier das Verkehrsaufkommen deutlich höher ist. Diese Erweiterung würde die Einführung von Tempo 30 auf der kommunalen Gasstrasse sowie auf den Kantonsstrassen Gasstrasse, Rebgasse, Weierweg, und Gerberstrasse bedingen.

Beispiele aus dem Kanton Bern (z.B. Köniz) zeigen, dass dies möglich ist und damit die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht, die Querungen vereinfacht und sogar der Verkehrsfluss verbessert werden kann.

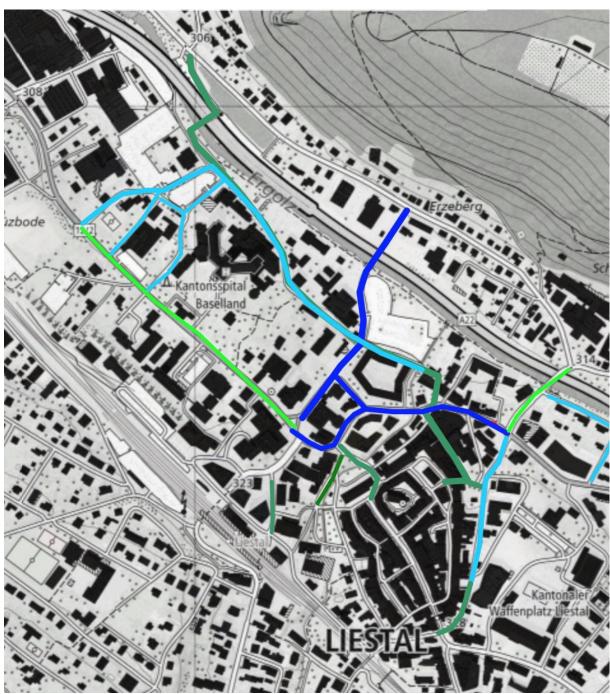
Mit der Erweiterung der Tempo 30 Zone bis zum Gestadeckplatz wird die Sicherheit für die Velofahrenden in diesem Abschnitt erhöht. Mit der Einführung einer Tempo 30 Zone mit einer entsprechenden Signalisation werden zudem logische und direkte Querungen für die Fussgänger und Fussgängerinnen im Bereich der neuen Wohnsiedlungen und beim Ziegelhofplatz ermöglicht. Damit würde das wichtige Anliegen der Stadt, die Anbindung der neuen Siedlungen für Fussgänger und Fussgängerinnen an die Altstadt sicherzustellen, erfüllt.

Zur Tempo 30 Zone bemerkt das Ingenieurbüro folgendes:

Grundsätzlich kann eine Tempo-30-Zone eingerichtet werden. Hierzu muss ein Verkehrsgutachten erstellt werden. Folgende Punkte müssen beachtet werden:

- Radstreifen werden in Tempo-30-Zone keine markiert.
- Fussgängerstreifen werden aufgehoben.
- Die Sammelstrassen sind gegenüber den einmündenden, untergeordneten Strassen vortrittsberechtigt und besitzen i.d.R. die Funktion einer Hauptstrasse. Die Strassen des Basisnetzes sollen den Durchgangsverkehr aufnehmen. Der Fussverkehr soll vom MIV baulich getrennt geführt werden. Ebenso findet man die Anordnung von Fussgängerstreifen, Linksabbiege- oder Mehrzweckstreifen. Ob auf dieser Strasse mit einem DTV von 4'500 Fahrzeugen die 30er Zone das richtige ist, müsste abschliessen geprüft werden. Wird der Strassenabschnitt vortrittsberechtigt geführt, ergeben sich i. d. R. keine unerwünschten Nebeneffekte (wie Ausweichfahrten ins Quartier, geminderte Leistungsfähigkeit oder unstetiger Verkehrsfluss).
- Jedoch kann auch festgehalten werden, dass auf manchen Abschnitten mit Tempo-30-Zonen auf verkehrsorientierten Strassen die Verkehrssicherheit erhöht wird.

3. Umsetzung



Tempo 30: In Dunkelblau ist die neue Tempo 30 Zone dargestellt. In Hellbau die bestehenden Tempo 30 Zonen, in Dunkelgrün die Begegnungszonen, bzw. Velo/Fusswege und in hellgrün die Kantonsstrasen mit Velostreifen

Der Stadtrat hat die Vor- und Nachteile der beiden Varianten abgewogen. Die Variante 1, Kernfahrbahn und Velospur(en), bietet weniger Sicherheit für die Velofahrenden als die Einführung von Tempo 30. Zudem ist die normengerechte Umsetzung eines zweiseitigen Velostreifens nicht gegeben.

Mit der Einführung von Tempo 30 wird insbesondere die Sicherheit für die Velofahrenden auf der Nord-Süd Verbindung erhöht. Zwar würden die Fussgängerstreifen wegfallen, die geplanten Mehrzweckstreifen ermöglichen jedoch bei Tempo 30 ein problemloses Queren der Fahrbahnen. Für die Einführung von Tempo 30 spricht zusätzlich die damit einhergehende Reduktion der Lärmbelastung, die den Anwohnern und Anwohnerinnen zugute kommt.

Der Stadtrat hat deshalb beschlossen die Variante Tempo 30 auf der kommunalen Gasstrasse von der Einmündung Erzenbergstrasse bis zur Kreuzung Weierweg umzusetzen.

Mit dem Ziel, die Sicherheit für den Velo- und Fussverkehr im gesamten Bereich Liestal Zentrum Nord zu erhöhen, hat der Stadtrat zudem beschlossen, die Erweiterung der Tempo 30 Zone im gesamten Bereich Liestal Zentrum Nord anzustreben und wird hierzu einen Antrag beim kantonalen Tiefbauamt und der Verkehrspolizei stellen.

4. Finanzierung

Kosten für das Gutachten zur Einführung der Tempo 30 Zonen und Signalisation/ Markierung der Tempo 30 Zone.

- Folgekosten (Kapitaldienst, Werterhaltung, Betrieb, Abschreibungen): keine
- Gegenfinanzierung: keine