

Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Postulat von Landrat Siro Imber, FDP Fraktion, "Weniger Verkehrs-
anordnungen - mehr Sicherheit und Verantwortung" (2006/156)

Datum: 3. Februar 2009

Nummer: 2009-031

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



Vorlage an den Landrat

betreffend Postulat von Landrat Siro Imber, FDP Fraktion, "Weniger Verkehrsanordnungen - mehr Sicherheit und Verantwortung" (2006/156)

Vom 3. Februar 2009

Am 8. Juni 2006 reichte Landrat Siro Imber, FDP, ein [Postulat](#) betreffend "Verkehrsanordnungen - mehr Sicherheit und Verantwortung?" Der Regierungsrat war zur Entgegennahme des Postulats bereit. In der Folge überwies das Parlament den Vorstoss am 30. November 2006 ohne Diskussion zur Prüfung und Berichterstattung an den Regierungsrat. Die Interpellation hat folgenden Wortlaut:

"Der Regierungsrat des Kantons Aargau hat unter dem Titel «Tafel weg» auf und entlang der aargauischen Kantonsstrassen 1'850 Verkehrsanordnungen (Signalisationstafeln) entfernen lassen. Der Regierungsrat hat dabei in Eigenregie die Verwaltung damit beauftragt, aufgrund eines Kriterienkatalogs überflüssige Verkehrsanordnungen zu entfernen. Die Gemeinden des Kantons Aargau sollen dieses Projekt nun weiterführen. Die Basler Zeitung hat kürzlich darüber berichtet [\(1\)](#).

Mit dem auch unter dem Titel «Shared Space» [\(2\)](#) bekannten verkehrspolitischen Konzept, dass zur Zeit in den Niederlanden als EU-Pilotphase lokal umgesetzt wird [\(3\)](#), soll die Aufmerksamkeit und Risikowahrnehmung der Verkehrsteilnehmer geschärft und dadurch ihre Sicherheit erhöht werden, indem vermeintlich sicherheitsfördernde Beschränkungen und kanalisierende Signalisierungen entfernt werden. Dieses Konzept ist - obwohl kontra-intuitiv - völlig plausibel, verlassen sich doch strukturell bevormundete Verkehrsteilnehmer in der Tendenz eher auf Vorgaben als auf ihre eigene Wahrnehmung und den gesunden Menschenverstand [\(4\)](#). Die ersten Erfahrungen in den Niederlanden sprechen von Erfolgen [\(5\)](#).

Die sogenannte «Risk Compensation» [\(6\)](#), wonach sich die Individuen gefährlicher verhalten, wenn sie sich sicherer fühlen, soll gemäss empirischen Untersuchungen dafür verantwortlich sein, dass z. B. die Gurtenpflicht oder das Antiblockiersystem die Risikofreudigkeit im Verkehr

erhöht hat. Der Effekt der umgekehrten «Risk Compensation» soll somit beim «Shared Space» dazu führen, dass die Sicherheit auf Strassen mit weniger Verkehrsanordnungen zunimmt. So soll in London bei der Entfernung zahlreicher Verkehrsanordnungen auf und entlang der «Kensington High Street» die Zahl der Verletzten jedes Jahr um 16% gesunken sein [\(7\)](#).

An dieser Stelle kann als Beispiel und zur Illustrierung die kürzliche Meldung [\(8\)](#) angeführt werden, wonach zahlreiche britische Automobilisten im Vertrauen auf ihr fehlerhaftes Navigationssystem ihr Fahrzeug in einen Fluss lenkten.

Die Verringerung des Schilderwaldes dürfte sicherlich auch Kosten einsparen und gibt dem einzelnen Bürger wieder mehr Verantwortung und steigert die Sicherheit im Strassenverkehr."

Der Regierungsrat soll prüfen und berichten, ob eine Aktion «Tafel weg» auch in unserem Kanton durchgeführt werden kann und inwiefern sich im Baselbiet ein schweizerisches Pilotprojekt von «Shared Space» umsetzen lässt. Dabei sollen jeweils auch die Kosten und Einsparungen geprüft und aufgeführt werden.

Fussnoten

1 LEUPIN Remo, «Zwischenruf - Artensterben im Schilderwald», Basler Zeitung, 06.05.06

2 «Shared Space», Wikipedia, <en.wikipedia.org/wiki/Shared_space>

3 MÖSSENDER Michael, «Sichere Straßen, fast ohne Regeln», <derstandard.at/?url=/?id=2425396>, 25.04.06

4 DREYER Christian, «Achtung Gefahr? », <www.freilich.ch>, 06.05.06

5 Gemeinde Smaltingerland, «The new style of intersection: eye contact better than traffic lights», <www.smallingerland.nl/index.cfm?sid=175&pid=887>

6 «Risk Compensation», Wikipedia, <en.wikipedia.org/wiki/Risk_compensation>

7 «Nakes Streets», Wikipedia, <en.wikipedia.org/wiki/Naked_streets>

8 SAVILL Richard, «Sat-nav drivers land in deep water again»,

<www.telegraph.co.uk/news/main.jhtml?xml=/news/2006/04/20/nsatnav20.xml>, 20.04.06

Der Regierungsrat hat das Anliegen des Postulats geprüft und berichtet wie folgt:

Zuständigkeiten

Das Strassenverkehrsrecht - und damit die Signalisierung und Markierung - ist Bundessache. Im Rahmen des Projekts "VESIPO" (Grundlagen für eine Verkehrssicherheitspolitik des Bundes) haben die ETH und die Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu deshalb im Jahre 2002 verschiedene betriebliche und infrastrukturelle Massnahmen evaluiert. Bei den zur Weiterverfolgung beschlossenen Vorhaben ist als Qualitätssicherungsmassnahme auch die Reduktion der Regelungsdichte im Strassenverkehr - sowohl punkto Rechtserlasse als auch punkto Signalisation - enthalten.

Die Kompetenz für die konkrete Signalisation liegt für Kantonsstrassen beim Kanton, für Gemeindestrassen - vorbehältlich der Geschwindigkeitsbeschränkungen - bei den Gemeinden.

"Shared Space" in der Schweiz

Versuche, wie sie im Ausland unter dem Begriff "Shared Space" stattgefunden haben, wurden auch in der Schweiz durch das Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH durchgeführt. Strassenverkehrsrechtlich haben sie ihr Ergebnis in "Tempo 30-Zonen" und in "Begegnungszonen" und der entsprechenden Verordnung des Bundes gefunden. In beiden Zonen werden die Vortrittssignale demontiert - es gilt generell Rechtsvortritt - die Fussgängerstreifen entfernt und der Strassenraum als Übergang vom übrigen Strassennetz in die Zone speziell verdeutlicht. Zudem werden Gestaltungs- und/oder Verkehrsberuhigungselemente angebracht. Wie bei "Shared Space" dürfen die Fussgänger und Fussgängerinnen einer Begegnungszone die ganze Verkehrsfläche benützen, darüber hinaus sind sie sogar noch vortrittsberechtigt. Im Gegensatz zu "Shared Space" ist jedoch in der Schweiz die Höchstgeschwindigkeit bei beiden Zonenarten limitiert.

Die Baselbieter "Abholzaktion im Schilderwald"

Bereits im Jahr 2000 haben die Hauptabteilung Verkehrssicherheit der Polizei Basel-Landschaft und das Tiefbauamt Basel-Landschaft eine "Abholzaktion im Schilderwald" lanciert. Dabei wurde in einer ersten Phase die Signalisation auf den Kantonsstrassen im oberen Kantonsteil (Strassenverwaltungskreis 2) überprüft. Die nicht notwendigen und überzähligen Signale wurden unter Berücksichtigung der gesetzlichen Aspekte und der Funktionalität der Signale anschliessend entfernt. Aufgrund der damaligen Erfahrungen wurde die Strategie gewechselt und eine permanente Überprüfung des Signalisationsinventars eingeführt. Deshalb braucht es nach Ansicht des Regierungsrates auch keine speziellen Aktionen "Tafel weg", wie sie beispielsweise die Kantone Aargau oder Basel-Stadt durchführen.

Heutige Praxis auf Kantonsstrassen

Entsprechend dem eben Gesagten wird die Strassensignalisation auf den Baselbieter Kantonsstrassen punkto Notwendigkeit laufend hinterfragt. Signale, die aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen und der örtlichen Situation obsolet sind, werden entfernt. Mit diesem Vorgehen wurden im Kanton Basel-Landschaft in den letzten Jahren zahlreiche Signaltafeln entfernt. Als zuständige Fachstelle der Sicherheitsdirektion arbeitet die Hauptabteilung Verkehrssicherheit der Polizei Basel-Landschaft eng mit dem Tiefbauamt zusammen. Für die Entfernung der Signaltafeln muss die Aufhebung der bestehenden verkehrspolizeilichen

Anordnung formell erfolgen und im Amtsblatt publiziert werden. Mit der gewählten Strategie konnte und kann der Schilderwald nachhaltig reduziert werden.

Heutige Praxis auf Gemeindestrassen

Die Zuständigkeit für die Strassensignalisation auf den Gemeindestrassen liegt mit Ausnahme der Geschwindigkeitsbeschränkungen bei den Gemeinden. Die Hauptabteilung Verkehrssicherheit ist Aufsichtsorgan über die gesamte Strassensignalisation, d.h. über Kantons- und Gemeindestrassen, und wirkt bei den Gemeindebehörden darauf hin, dass sie die Signale ebenfalls auf das absolut Notwendigste reduzieren. Der Entscheid liegt jedoch letztendlich bei den Gemeinden.

Fazit

Der Regierungsrat teilt die grundsätzliche Auffassung des Postulanten, wonach möglichst wenige Einschränkungen und Verbote erfolgen sollen. Zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmenden und / oder bei engen Verhältnissen im Strassenraum sind jedoch oft gewisse Regelungen erforderlich. Solche Einschränkungen - wie z.B. betreffend Zufahrtsberechtigung, Geschwindigkeit oder Parkierung - sind vorzunehmen, wenn sie notwendig sind, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Die Anzahl der Strassensignale sowohl auf den Kantons- wie auch den Gemeindestrassen wurde in den letzten Jahren reduziert. Insbesondere mit der Einführung von Zonensignalisationen (Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen, Zonensignalisation für Fahr- und Parkierungsverbote) wurden in den Gemeinden sehr viele Signale entfernt und gleichzeitig der Philosophie von "Shared Space" Rechnung getragen. Der Regierungsrat und die zuständigen Fachstellen wollen auch inskünftig nur so viele Signale anordnen wie notwendig.

Im Zuge der permanenten Überprüfung tun sich im Sinne einer Optimierung z.B. mögliche Handlungsfelder auf wie die Beseitigung von Widersprüchen oder einer besseren Platzierung von Signalen und Wegweisern. Die Markierungen weisen grösstenteils einen guten Standard auf. Hier soll - ganz im Sinne des Postulats - mit zusätzlichen Regelungen wie Sperrflächen oder Fahrstreifenmarkierungen - Zurückhaltung geübt werden.

Im Sinne dieser Darlegungen beantragt der Regierungsrat, das Postulat abzuschreiben.

Liestal, 3. Februar 2009

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Ballmer

der Landschreiber:

Mundschin