



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Beantwortung der Interpellation [2013/372](#) von Philipp Schoch, Grüne, vom 17. Oktober 2013 betreffend Stand und Entwicklung Radroutennetz

Datum: 10. Dezember 2013

Nummer: 2013-372

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

Beantwortung der Interpellation [2013/372](#) von Philipp Schoch, Grüne, vom 17. Oktober 2013

betreffend Stand und Entwicklung Radroutennetz

vom 10. Dezember 2013

1. Ausgangslage

Am 17. Oktober 2013 reichte Philipp Schoch, Grüne, die Interpellation 2013/372 betreffend Stand und Entwicklung Radroutennetz mit nachfolgendem Wortlaut ein:

Die Mobilität untersteht einem ständigen Wachstum. Auf den Strassen wird es eng und zeitweise hektisch und gefährlich. Auch der Langsamverkehr (Velo, zu Fuss) nimmt immer mehr zu. Schwächere Verkehrsteilnehmer/-innen, wie Fussgänger/-innen und Velofahrende gilt es zu schützen. Der Kanton tut dies unter anderem mit einem Verpflichtungskredit zum Ausbau der Radrouten.

Ich bitte den Regierungsrat folgende Fragen schriftlich zu beantworten.

- 1. Wie entwickeln sich die Zahlen der Velofahrenden in den letzten 10 Jahren im Baselbiet?*
- 2. Wie hoch ist der Betrag, welcher noch im Verpflichtungskredit zur Verfügung steht?*
- 3. Bis wann soll das bis anhin geplante Radroutennetz fertig gestellt sein, bzw. bis wann ist das Geld im laufenden Kredit verbraucht bzw. verplant?*
- 4. Werden aktuelle Entwicklungen und Probleme bei der Umsetzung von Radrouten berücksichtigt und sinnvolle Veränderungen aufgenommen, beispielsweise gefährliche Kreuzungen entschärfen, Agglomerationsgemeinden stärker an das Zentrum anbinden, vom MIV getrennte und kreuzungsfreie Fahrradkorridore, Aufwertung Radstreifen im Laufental usw.?*
- 5. Wie konkret ist die Koordination mit den umliegenden Kantonen, Nachbarländern bei grenzüberschreitenden bzw. grenzanschliessenden Projekten?*
- 6. Wo lässt sich das Radroutennetz Baselland im Vergleich zu anderen Agglomerationen einordnen in Bezug auf Netz-Kilometer, Budget, Sicherheit und Innovation?*
- 7. Ist eine Neuauflage eines Verpflichtungskredits für den Langsamverkehr in Aussicht? Wenn ja, welche Schwerpunkte werden in einem solchen gesetzt?*

2. Die gestellten Fragen beantwortet der Regierungsrat wie folgt:

1. *Wie entwickeln sich die Zahlen der Velofahrenden in den letzten 10 Jahren im Baselbiet?*

Hierzu liegen keine konkreten Angaben vor, um entsprechende Aussagen machen zu können. Seit Anfang 2012 sind allerdings drei automatische Zählstellen für den Veloverkehr in Binningen, Münchenstein und Pratteln in Betrieb. Die Verkehrszahlen werden monatlich auf der Webseite des Tiefbauamts veröffentlicht. Ansonsten werden je nach Bedarf einzelne projektbezogenen Zählungen durchgeführt.

2. *Wie hoch ist der Betrag, welcher noch im Verpflichtungskredit zur Verfügung steht?*

Der noch zur Verfügung stehende Betrag im aktuellen Verpflichtungskredit für die kantonalen Radrouten liegt bei 17.45 Millionen Franken (Stand: 31. Oktober 2013).

3. *Bis wann soll das bis anhin geplante Radroutennetz fertig gestellt sein, bzw. bis wann ist das Geld im laufenden Kredit verbraucht bzw. verplant?*

Eine Fertigstellung des kantonalen Radroutennetzes im Sinne der Realisierung der grössten Lückenschlüsse ist bis zum Jahr 2021 vorgesehen; u.a. durch einige Projekte, welche in den verschiedenen Generationen des Agglomerationsprogramms angemeldet sind. Der momentan zur Verfügung stehende Betrag im laufenden Kredit wird nach heutigem Planungsstand ca. Anfang 2016 aufgebraucht sein.

4. *Werden aktuelle Entwicklungen und Probleme bei der Umsetzung von Radrouten berücksichtigt und sinnvolle Veränderungen aufgenommen, beispielsweise gefährliche Kreuzungen entschärfen, Agglomerationsgemeinden stärker an das Zentrum anbinden, vom MIV getrennte und kreuzungsfreie Fahrradkorridore, Aufwertung Radstreifen im Laufental usw.?*

Die erwähnten Aspekte finden stets Eingang in den Planungsprozess. Eine Grundlage dafür bildet eine Auflistung von Gefahrenstellen für den Radverkehr, welche sukzessive beseitigt werden sollen. Dies geschieht entweder in separaten Projekten oder im Rahmen von Strasseninstandsetzungen. Ausserdem werden bei übergeordneten Strassenprojekten stets die Ansprüche des Fuss- und Radverkehrs berücksichtigt. Vom MIV getrennte „Fahrradkorridore“ sollen überwiegend nur im Ausserortsbereich auf stark befahrenen Strecken zur Anwendung kommen, wie z.B. auf der H18 zwischen Zwingen und dem Eggfluetunnel oder neben der Bruderholzstrasse zwischen Bottmingen und Münchenstein; in beiden Fällen als Ersatz für die bestehenden Radstreifen. Im Innerortsbereich stehen Radstreifen bzw. auf schwach belasteten Strecken und in Ortskernbereichen meist der Mischverkehr im Vordergrund. Um die Agglomerationsgemeinden stärker an das Zentrum anzubinden, werden die kantonalen Radrouten gemäss kantonalem Richtplan wo nötig ausgebaut und Strecken, welche hauptsächlich den Pendlern dienen, wo möglich örtlich beschleunigt. In Ergänzung dazu gibt es noch die kommunalen Radwegnetze, welche von den einzelnen Gemeinden realisiert und unterhalten werden müssen. Hier steht der Kanton allenfalls beratend zur Verfügung.

5. *Wie konkret ist die Koordination mit den umliegenden Kantonen, Nachbarländern bei grenzüberschreitenden bzw. grenzanschliessenden Projekten?*

Mit den Nachbarkantonen werden periodische Koordinationsbesprechungen zu den Schnittstellen der jeweiligen Radroutennetze durchgeführt. Zusätzlich finden Besprechungen im Falle konkreter Projekte statt. Zu Deutschland und Frankreich existieren sehr wenige Übergänge zwischen den jeweiligen Radrouten. Eine Koordination findet hier vielmehr in übergeordneten Strategieprogrammen, wie z.B. ELBA oder dem Agglomerationsprogramm statt, u.a. bzgl. Erweiterung der grenzüberschreitenden Verbindungen.

6. *Wo lässt sich das Radroutennetz Baselland im Vergleich zu anderen Agglomerationen einordnen in Bezug auf Netz-Kilometer, Budget, Sicherheit und Innovation?*

Der Vergleich mit anderen Kantonen oder Agglomerationen ist aufgrund weitgehend fehlender Daten bzw. unterschiedlicher Grösse und Struktur der Agglomerationen schwierig. Auch sind einzelne Städte oftmals stärker auf den Radverkehr ausgerichtet als das umgebende Siedlungsband. Zudem ist die Bandbreite der (finanziellen) Radverkehrsförderung im europäischen Kontext enorm, sodass die Aussagekraft für einen Vergleich des Kantons Basel-Landschaft sehr begrenzt ist. Nimmt man ausschliesslich die Bevölkerungsdichte und Siedlungsstruktur als Indikatoren, so ist der Kanton Aargau ein gutes Vergleichsbeispiel. Die Fläche des Kantons Aargau ist ca. dreimal grösser als die Fläche des Kantons BL, und auch das kantonale Radroutennetz ist mit 900 km exakt dreimal länger. Der Auftrag an den Kanton besteht auch dort darin, das kantonale Radroutennetz auszubauen. Während im Aargau ca. 90% des Netzes als fertiggestellt gilt, sind im Kanton Basel-Landschaft ca. 70% ausgebaut. Pro Jahr wird ca. ein viermal höheres Budget eingesetzt. Hinsichtlich der Sicherheitsstandards bestehen schweizweit keine grossen Unterschiede, da sich die kantonalen Projektierungsrichtlinien für Radverkehrsanlagen meist sehr ähneln. Über die generelle Diskrepanz der Sicherheit auf Radrouten in der Schweiz lassen sich kaum Aussagen treffen.

7. *Ist eine Neuauflage eines Verpflichtungskredits für den Langsamverkehr in Aussicht? Wenn ja, welche Schwerpunkte werden in einem solchen gesetzt?*

Mit einem noch zu beantragenden Folgekredit für die kantonalen Radrouten sollen sowohl die weiteren Lückenschlüsse bis 2021, aber auch Optimierungen im bestehenden Radwegenetz (z.B. Ersatz von Radstreifen auf stark belasteten Ausserortsstrecken) und die Beseitigung sonstiger Gefahrenstellen abgedeckt werden. Gemäss heutigem Rechnungs- und Planungsstand ist dieser neue Kredit ab ca. Anfang 2016 nötig. Allerdings können nur dann neue Vorhaben realisiert werden, wenn auf andere bereits im Investitionsprogramm vorgesehene Investitionen verzichtet wird oder diese nicht wie vorgesehen realisiert werden können. Der Regierungsrat legt die entsprechenden Priorisierungen fest. Für den Fussverkehr existiert kein separater Verpflichtungskredit und steht bislang auch nicht bevor. Kosten für Fussverkehrsmassnahmen entlang Kantonsstrassen werden in der Regel vom übergeordneten Strassenbauprojekt getragen, sonstige punktuelle Massnahmen (z.B. an Fussgängerstreifen) werden meist über die Instandsetzungskonten finanziert.

Liestal, 10. Dezember 2013

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Wüthrich-Pelloli

die 2. Landschreiberin:

Mäder