



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: **Beantwortung der Interpellation von Regina Werthmüller: «Getötete Velofahrerin in Liestal – wie viele noch?» ([2015-323](#))**

Datum: 17. November 2015

Nummer: 2015-323

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 von Regina Werthmüller: "Getötete Velofahrerin in Liestal – wie viele noch?" ([2015-323](#))

vom 17. November 2015

1. Text der Interpellation

Am 27. August 2015 reichte Regina Werthmüller, parteilos, die Interpellation 2015-323 betreffend "Getötete Velofahrerin in Liestal – wie viele noch?" (2015-323) ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Laut Polizeirapport wurde am letzten Freitagabend auf der Kreuzung der alten Umfahrungsstrasse beim Hallenbad in Liestal, eine korrekt fahrende Velofahrerin von einer unaufmerksamen 45-jährigen Autofahrerin getötet. Die gestorbene allein erziehende Mutter hinterlässt einen 8-jährigen Sohn.

An der gleichen Kreuzung sind offenbar schon mehrfach Unfälle passiert. Die Kreuzung ist unübersichtlich und stellt insbesondere für Velofahrer eine besondere Gefahrenquelle dar.

Dieser Unfall ist passiert nachdem vor kurzem ein anderer unachtsamer Autofahrer beim Öffnen der Autotür auf einem Parkplatz im unteren Baselbiet eine ältere Velofahrerin getötet hat. Auch dort bestand aufgrund der sehr gefährlichen Anordnung der Parkplätze eine besondere Gefahrenquelle für Velofahrer.

Fragen:

- 1. Wann und durch welche Massnahmen gedenkt der Regierungsrat dafür zu sorgen, dass die Sicherheit der Velofahrer im Kanton systematisch verbessert wird?*
- 2. Ist dem Regierungsrat bekannt, dass es auf der gleichen Kreuzung in Liestal schon mehrfach zu Unfällen mit Velofahrern gekommen ist?*
- 3. Besteht für Liestal das Risiko, dass wegen offensichtlicher Sicherheitsmängel im Strassenbereich, wie heute bei der Hallenbadkreuzung oder bei den Autoparkplätzen entlang der Kasernenstrasse, Forderungen aus Werkeigentümerhaftung auf den Kanton zukommen?*
- 4. Ist der Regierungsrat bereit, dafür zu sorgen, dass die Kantonsstrassen in Liestal durch konkrete Massnahmen in einem verbindlichen Zeitplan für Velofahrer systematisch verbessert werden?*
- 5. Ist der Regierungsrat konkret bereit, dafür zu sorgen, dass an Stelle der heutigen Vortrittsregelung auf der Unfallkreuzung vor dem Hallenbad, sowie von der Umfahrungsstrasse her neu eine Stoppstrasse eingerichtet wird?*

2. Einleitende Bemerkungen

Sicherheit im Strassenverkehr wird einerseits durch bauliche Massnahmen, Signalisation und Markierungen hergestellt bzw. verbessert und andererseits durch das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden. Beim Bau sowie bezüglich der Signalisation und Markierung von Verkehrsinfrastruktur sind zahlreiche Normen einzuhalten. Mit der zunehmenden Erstellung eines Radwegnetzes mittels Radwegen und Radstreifen kann die Sicherheit punktuell weiter gesteigert werden. Diese Massnahmen entbinden jedoch die Verkehrsteilnehmenden in keiner Weise von ihrer Verpflichtung, sich im Strassenverkehr so zu verhalten, dass sie andere weder behindern noch gefährden. Verkehrsschulung, praktische Fahrausbildung sowie umfangreiches Informationsmaterial von Suva, bfu, VCS und Weiteren sind darauf ausgerichtet, die Verkehrsteilnehmenden bestmöglich zu schulen, um Unfälle zu vermeiden. Weitere Massnahmen betreffen die Fahrzeugsicherheit sowie das Tragen von Schutzbekleidung und Helm.

3. Beantwortung der Fragen

1. *Wann und durch welche Massnahmen gedenkt der Regierungsrat dafür zu sorgen, dass die Sicherheit der Velofahrer im Kanton systematisch verbessert wird?*

Antwort des Regierungsrats:

Am 7. Mai 1987 beschloss der Landrat den Regionalplan „**Radrouten** im Kanton Basel-Landschaft“. Mit LRV [1998-074](#) wurde der Kredit für die dritte Ausbautranche vom Landrat gesprochen. Vom gesamten Netz von 297 km waren per Juni 07 rund 200 km ausgebaut und mit Wegweisern ausgeschildert (vgl. [Kantonaler Richtplan](#) V 3 Langsamverkehr, V 3.1 Kantonale Radrouten). Gemäss [Kennzahlen zum Radroutennetz](#) sind wir aktuell bei rund 300 km Netzlänge der Radrouten im Kanton Basel-Landschaft. Neben dem stetigen Ausbau des Radroutennetzes ist betreffend Verkehrssicherheit festzuhalten, dass durch die Einhaltung der nationalen Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) die bauliche Sicherheit im Strassenverkehr bestmöglich gewährleistet wird.

Darüber hinaus sind die verantwortlichen Stellen beim kantonalen Tiefbauamt und der Polizei Basel-Landschaft laufend bestrebt, eine sogenannte „**Fehler verzeihende Strasse**“ anzubieten. Damit sollen Unfälle bzw. die Unfallschwere, die mit eingeschränkten Fähigkeiten von Verkehrsteilnehmenden zusammenhängen oder aus einem Fehlverhalten resultieren, reduziert werden. Solche Massnahmen können durchgeführt werden

- bei der Projektierung von Strassenerneuerungen und
- im Zusammenhang mit Optimierungsmassnahmen sowie
- beim laufenden Ausbau des kant. Radroutennetzes (z.B. Radweg Oberwil-Allschwil oder Bubendorf-Ziefen). Dieser Ausbau erfolgt weiterhin schrittweise. Ein Überblick zu den geplanten [Ausbauschritten ist auf der Website des Tiefbauamtes](#) aufgeschaltet.

Neben der Anordnung von Radstreifen und Radwegen wird z.B. wenn immer möglich und verhältnismässig auch ein Sicherheitsabstand von mind. 50 cm zwischen Längsparkfeldern und dem Fahrbahnrand projektiert. Erste Strassenabschnitte dieser Art konnten bereits realisiert werden. Dies an der St. Jakob-Strasse in Muttenz, an der Hauptstrasse in Reinach und entlang der linksufrigen Birsigalstrasse zwischen Oberwil und Bottmingen. Als zusätzlicher Nutzen dient dieser Raum den Motorfahrzeuglenkenden, um sicherer aus dem Fahrzeug aussteigen zu können. Die Realisierung eines solchen Sicherheitsabstands bedingt bauliche Anpassungen, da der erforderliche Platz im Strassenraum geschaffen werden muss. Diese Massnahmen werden

systematisch im Rahmen von Instandsetzungsprojekten geprüft und soweit verhältnismässig auch realisiert.

Die **Gemeinden** werden in ihrem Zuständigkeitsbereich insbesondere bei Tempo-30-Zonen und Radrouten vom Kanton beraten.

Ergänzend zu den baulichen Verbesserungen, werden die jeweiligen Verkehrsteilnehmergruppen entsprechend auf ihre Themen sensibilisiert. So wird z.B. der „Blick zurück“ vor dem Öffnen der Fahrzeugtüre im Rahmen der praktischen Fahrausbildung und der Führerprüfung von den Neulenkern gefordert und geprüft. Die Velofahrenden werden mit Kampagnen mehrerer Organisationen (Suva, bfu, VCS usw.) zum freiwilligen Tragen von Velohelmen aufgefordert. Damit kann die Unfallgefahr an sich zwar nicht gebannt, jedoch so gut wie möglich vor Unfallfolgen geschützt werden.

2. *Ist dem Regierungsrat bekannt, dass es auf der gleichen Kreuzung in Liestal schon mehrfach zu Unfällen mit Velofahrern gekommen ist?*

Antwort des Regierungsrats:

In den letzten zehn Jahren (Periode 01.01.2005 – 31.07.2015) haben sich am Knoten Militär-/Rosenstrasse insgesamt 23 polizeilich registrierte Verkehrsunfälle ereignet. Davon drei mit Beteiligung eines Fahrrades, wovon ein Unfall noch aus der Zeit vor der Änderung der Vortrittsregelung Ende August 2008 datiert (vorher: Vortritt Rosenstrasse / nachher bzw. bestehend: Vortritt der abknickenden Hauptstrasse Militärstrasse-Rosenstrasse). Da es nach der Änderung des Verkehrsregimes vermehrt zu Unfällen gekommen war, wurden bereits vor Jahren diverse Verbesserungen bei der Signalisation und Markierung vorgenommen. Seit 2011 kam es am Knoten durchschnittlich noch zu ein bis zwei Verkehrsunfällen pro Jahr (im 2014 musste beispielsweise kein Verkehrsunfall registriert werden), was darauf schliessen lässt, dass keine massgebenden Defizite an der Strassenanlage bestehen¹.

3. *Besteht für Liestal das Risiko, dass wegen offensichtlicher Sicherheitsmängel im Strassenbereich, wie heute bei der Hallenbadkreuzung oder bei den Autoparkplätzen entlang der Kasernenstrasse, Forderungen aus Werkeigentümerhaftung auf den Kanton zukommen?*

Antwort des Regierungsrats:

Entsprechen die Strassenanlagen den gängigen Normen und Richtlinien, liegt die Schuld bei Unfällen in aller Regel beim fehlbaren Fahrzeuglenker und für den Kanton besteht kein Haftungsrisiko. Sowohl bei der Kasernenstrasse wie auch beim Knoten Militär-/ Rosenstrasse werden die geltenden Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen und Verkehrsfachleute (VSS) eingehalten.

Der Strasseneigentümer haftet nur für Schäden, welche durch fehlerhafte oder mangelhaft unterhaltene Strassenanlagen verursacht werden (Art. 58, Abs.1 OR, [SR 220](#)). Es kann vom Strasseneigentümer nicht erwartet werden, jede Strasse so auszugestalten, dass diese den grösstmöglichen Grad an Verkehrssicherheit bietet. Es genügt, dass die Strasse bei Anwendung

¹ Gemäss der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) liegt die massgebende Unfallschwere (Zahl der Verunfallten pro Unfall) bei einer Kreuzung innerorts durchschnittlich bei 0.51 (Stand 2009). Der Wert für den Knoten Militär-Rosenstrasse liegt nach der Änderung der Vortrittsregelung bei 0.47.

gewöhnlicher Sorgfalt ohne Gefahr benützt werden kann (Urteil des Bundesgerichts, [BGE 130 III 736](#)).

Gemäss der Grundregel in Artikel 26 Absatz. 1 Strassenverkehrsgesetz ([SR 741.01](#) SVG) gilt: "Jedermann muss sich im Verkehr so verhalten, dass er andere in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet". Wer zur Gewährung des Vortritts verpflichtet ist, darf den Vortrittsberechtigten in seiner Fahrt nicht behindern. Er hat seine Geschwindigkeit frühzeitig zu mässigen und, wenn er warten muss, vor Beginn der Verzweigung zu halten. Auch hat sich ein Motorfahrzeuglenker, welcher sein Fahrzeug am Strassenrand parkiert, vor dem Öffnen der Türe zu vergewissern, dass er mit dieser Handlung den nachfolgenden Verkehr weder behindert noch gefährdet. Bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit kann er mit einem Blick über die Schulter sowie in den Seiten- oder Rückspiegel nachfolgende Fahrzeuge inkl. Velos erkennen und einen Unfall vermeiden.

Beim Knoten (Militär-/Rosenstrasse) handelt es sich kommunale Strassen, für welche die Stadt Liestal verantwortlich ist.

Es wird auch auf die Ausführungen zur Interpellation [2014-408](#) verwiesen.

4. *Ist der Regierungsrat bereit, dafür zu sorgen, dass die Kantonsstrassen in Liestal durch konkrete Massnahmen in einem verbindlichen Zeitplan für Velofahrer systematisch verbessert werden?*

Antwort des Regierungsrats:

Der Kanton prüft systematisch bei Strassenerneuerungen, Optimierungsmassnahmen und Instandsetzungsarbeiten die Möglichkeiten, die Sicherheit auch über das durch Normen geforderte Mass hinaus zu verbessern.

In und um Liestal wurden in den letzten Jahren folgende Verbesserungen realisiert:

- Altmarktstrasse (Abschnitt Waldenburgerstrasse – Lausen): beidseitige Radstreifen;
- Bahnhof-/Oristalstrasse: Radstreifen bergwärts;
- Burgstrasse: Radstreifen bergwärts (Kernfahrbahn);
- Arisdörferstrasse: Radstreifen bergwärts (Kernfahrbahn);
- Rad-/ Fussweg auf Tunnel A22 (HPL);
- Rad-/ Fusswegbrücke Fraumattstrasse – Mühlemattstrasse (über A22);
- Rheinstrasse (Abschnitt Schauenburgerstrasse – Kantonalbankkreuzung): beidseitige Radstreifen (in Realisierung).

In Planung/Prüfung befinden sich derzeit folgende Verbesserungsmassnahmen:

- Gestadeckplatz – Knoten Arisdörfer-/Erzenbergstrasse: beidseitige Radstreifen;
- Kasernenstrasse (Abschnitt Gitterlistrasse – Altbrunnenweg): beidseitige Radstreifen;
- Oristalstrasse: beidseitige Radstreifen (nach SBB-Ausbau);
- Direkte Veloverbindung zwischen Spitalstrasse und Bahnhofsplatz.

5. *Ist der Regierungsrat konkret bereit, dafür zu sorgen, dass an Stelle der heutigen Vortrittsregelung auf der Unfallkreuzung vor dem Hallenbad, sowie von der Umfahungsstrasse her neu eine Stoppstrasse eingerichtet wird?*

Antwort des Regierungsrats:

Die Strassenanlage grundsätzlich den geltenden Normen und Richtlinien. Dennoch haben das Tiefbauamt und die Stadt Liestal eine externe Sicherheitsüberprüfung in Auftrag gegeben. Nach

Vorliegen der Resultate dieser Sicherheitsüberprüfung werden Optimierungsmassnahmen getroffen, sofern diese geeignet sind, die Verkehrssicherheit zu verbessern.

Liestal, 17. November 2015

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Anton Lauber

Der Landschreiber:

Peter Vetter