

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Ausgabenbewilligung für den Abschluss des Ausbauprogramms kantonale Radrouten und Erhalt der Nutzerfreundlichkeit sowie die Weiterentwicklung des Radroutennetzes

2018/445

vom 16. August 2018

1. Ausgangslage

Am 7. Mai 1987 beschloss der Landrat den Regionalplan «Radrouten im Kanton Basel-Landschaft» (LRB 1987/3381). Am 29. Oktober 1998 (LRB 1998/1647) hat der Landrat den revidierten und ergänzten Regionalplan Radrouten unter Miteinbezug des Bezirkes Laufen beschlossen. Gleichzeitig wurde die dritte Ausgabenbewilligung über CHF 25.0 Mio. inkl. MwSt. bewilligt, um das kantonale Radroutennetz fertigzustellen. Vom gesamten Radroutennetz (Länge: 308 km) sind bisher rund 252 km ausgebaut bzw. weisen eine sichere Linienführung über Nebenstrassen auf (Stand: Frühjahr 2017).

Am 26. März 2009 (LRB 2009/169) erfolgte der Beschluss des Landrates zum kantonalen Richtplan; der Regionalplan Radrouten wurde in den Richtplan übernommen und in der Richtplankarte Verkehrsinfrastrukturen festgesetzt.

Entsprechend des im Richtplan definierten Auftrags, das Ausbauprogramm Radrouten bis 2020 fertigzustellen, werden diverse Projekte bis dahin zu realisieren sein, um die verbliebenen Lücken im Radroutennetz zu schliessen. Davon wurde bereits ein grosser Teil in der 2. und 3. Generation des Agglomerationsprogramms des Bundes angemeldet, sodass in diesen Fällen mit finanziellen Beiträgen gerechnet werden kann.

Primärer Gegenstand der Ausgabenbewilligung ist die Fertigstellung des rund 300 km langen Radroutennetzes, um das seit 1984 dauernde Ausbauprogramm abschliessen zu können. Im Zentrum stehen dabei v.a. neue bzw. verbesserte Erschliessungen wichtiger Arbeitsplatzgebiete und von zentralen Stationen des öffentlichen Verkehrs. Ausserdem werden die Sicherheitsmängel auf stark befahrenen Ausserortsstrecken durch den Bau abgetrennter Radwege behoben, was auch der Forderung entsprechender politischer Vorstösse entspricht.

Um veränderten Rahmenbedingungen (Verkehrszunahme, Verkehrsverlagerung, neue Nutzergruppen (z.B. E-Bikes), neue publikumsintensive Einrichtungen, etc.) und Ansprüchen der Nutzenden gerecht werden zu können, ist der Erhalt der Nutzerfreundlichkeit der bestehenden Radrouten und einzelner Knotenpunkte ein weiterer Bestandteil der neuen Ausgabenbewilligung. Die Funktionalität und Attraktivität des bestehenden Radroutennetzes wird damit längerfristig gesichert.

Für den Abschluss des Ausbauprogramms Radrouten und den Erhalt der Nutzerfreundlichkeit und die zukünftige Weiterentwicklung des Radroutennetzes wird beim Landrat eine Ausgabenbewilligung in der Höhe von CHF 20.0 Mio. inkl. MwSt. beantragt. Die finanziellen Mittel sind im Investitionsprogramm 2018-2027 vollumfänglich eingestellt.

Parallel zur vorliegenden Vorlage befindet sich die Landratsvorlage zur KRIP-Anpassung 2018 in Vorbereitung. Die beiden Vorlagen sind aufeinander abgestimmt. Während vorliegend die finanzielle Seite der Projekte behandelt wird und Mittel für eine gesamthafte Netzüberprüfung beantragt werden, befasst sich die parallele Vorlage mit den planerischen Grundlagen für die einzelnen Massnahmen, sofern die Vorhaben bereits konkret genug sind.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Bau- und Planungskommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 24. Mai und 7. Juni 2018 im Beisein von Regierungspräsidentin Sabine Pegogaro, Vorsteherin Bau- und Umweltschutzdirektion, Katja Jutzi, Generalsekretärin BUD (nur 7. Juni), Drangu Sehu, Kantonsingenieur, Urs Roth, stv. Kantonsingenieur und Leiter Verkehrsinfrastruktur und Axel Mühlemann, stv. Leiter Verkehrsinfrastruktur, beraten.

2.2. Eintreten

Eintreten war unbestritten.

2.3. Detailberatung

Ein Kommissionsmitglied lobt die Vorlage des Regierungsrates. Es handle sich um eine gut angeordnete, kantonsübergreifende Vorlage, welche dereinst vielleicht sogar positive Auswirkungen auf den Tourismus haben könne, was auch einem wirtschaftlichen Nutzen entsprechen würde. Hauptkritikpunkte an der Vorlage seitens verschiedener Kommissionsmitglieder ist die Reduktion des Kredits um CHF 3 Mio. auf CHF 20 Mio.; die Aufschiebung der Realisierung auf 2025-27 und nicht 2020 wie im Richtplan vorgegeben; sowie der aus Sicht eines Mitglieds unnötige und zu teure Bau der Kägenbrücke.

Die Verwaltung erklärt, dass die Auflistung der Kosten für die Vollendung des Radnetzwerkes und gewisse Verbesserungen der Nutzerfreundlichkeit eine Summe von CHF 23 Mio. ergab. Die Regierung beauftragte das Tiefbauamt (TBA), mit CHF 20 Mio. auszukommen. Die Einsparungen von CHF 3 Mio. sollen durch Gemeindebeiträge und planerische Massnahmen erreicht werden. Bei den Projekten selbst wurde nichts gestrichen. Für die verbindliche Umsetzung des Projektes Buus-Maisprach entsprechend Postulat 2018/392 von Markus Graf verursacht gemäss einer Vorstudie zusätzlich Kosten in Höhe von CHF 1,5 Mio., was zu korrigierten Gesamtkosten von CHF 21,5 Mio. führt. Das TBA empfiehlt aus diesen Gründen, die Laufzeit bis 2027 zu verlängern.

Betreffend der Kägenbrücke sind einige Kommissionsmitglieder der Ansicht, die veranschlagten CHF 5 Mio. seien ein sehr hoher Preis. Auf die Frage eines Kommissionsmitglieds, ob alternative Streckenführungen geprüft worden seien, entgegnet die Verwaltung, dass Velofahrer sehr sensitiv seien und grosse Umwege nicht in Kauf nehmen. Im Kägen werden sich wertschöpfungsintensive Betriebe ansiedeln. Obwohl es jetzt beinahe keinen Radverkehr gibt, wird damit gerechnet, dass sich dieser mit den passenden Angeboten einstellen wird. Ein Kommissionsmitglied befürchtet weiterhin, dass ein teures Bauwerk geschaffen werde, bei dem man über Verkehrszahlen sprechen müsste und das es in dieser Form nicht brauche. Daraufhin erklärt die Verwaltung, dass es sehr schwierig sei abzuschätzen, was wann benutzt werde. So habe zum Beispiel das Wetter einen grossen Einfluss auf das Benutzen von Velos. Auch müsste die kombinierte Mobilität im Auge behalten werden. Menschen benutzen zuerst die S-Bahn, um dann mit dem Velo ins Gewerbegebiet weiterzufahren. Steht ein konkretes Projekt an, werden Zählstellen eingerichtet.

Ein einzelnes Mitglied verlangt, dass das Projekt nochmals gesondert geprüft und aus der Vorlage genommen wird, bis die Notwendigkeit dargelegt werden kann. Es könne dann mit einer separaten Vorlage wieder vorgelegt werden. Das Mitglied erklärt sich in der Folge mit dem Kompromiss einverstanden, dass das TBA die Kommission erneut informiert, wenn die Projektplanung weiter fortgeschritten ist.

Ein Kommissionsmitglied hält fest, dass eine Entflechtung des Verkehrs sehr begrüßenswert sei, erhöhe dies doch die Sicherheit. Die Verwaltung betont, dass da wo entflochten werden könne, dies auch getan werde. Separate Radwege erhöhen die Sicherheit enorm.

Verschiedenen Kommissionsmitgliedern ist es wichtig, dass möglichst effizient gebaut und nicht «vergoldet» werde. Dies ist in dem Kontext zu verstehen, dass mit dem vorhandenen Geld möglichst viel erreicht werden soll. Die Verwaltung betont, dass beim Ausbaustandard beachtet werde, nur das Nötigste zu realisieren. Gewisse Standards sind jedoch aus Gründen der Sicherheit, der

Attraktivität und der topographischen Gegebenheiten notwendig. In der Vergangenheit kamen sämtliche Radroutenkredite vor das Volk. Generell werde versucht, die Radrouten in einem engen Kostenrahmen zu realisieren, um das Image von Luxusbauten zu verhindern. Ein Votum aus der Kommission weist darauf hin, dass sich die Vorstösse in der Vergangenheit nicht gegen das Radroutenkonzept richteten, sondern dessen Umsetzung im Visier hatten. In diesem Zusammenhang Geld einzusparen bedeute nicht, dass weniger Kilometer die Folge seien. Es sei wichtig, darauf hinzuweisen, um in der Öffentlichkeit mehr Akzeptanz zu schaffen. Die Verwaltung nimmt dieses Votum auf und erklärt, dass dies der Grund dafür sei, dass die Vorlage bescheiden daherkomme.

Die Zusammenarbeit mit den Gemeinden interessiert die Kommission, vor allem auch deshalb, weil diese das Alltagsverhalten der lokalen Bevölkerung genauer kennen. Die Vertreter der BUD betonen, dass sehr eng mit den Gemeinden zusammengearbeitet werde und der Kanton sie auch in der Entwicklung ihrer eigenen Radroutennetze unterstütze. Rein kommunale Erschliessungen sind Sache der Gemeinden. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass nach Strassengesetz der Bau von kantonalen Radwegen klar Sache des Kantons sei. Den Unterhalt der Radrouten müssen hingegen die Gemeinden übernehmen, sollten sie sich nicht auf einer Kantonsstrasse befinden. Dies löst nicht bei allen Gemeinden Freude über die «Geschenke» aus. Das gesamte Netz, also beispielsweise auch eine Brücke, gehe in das Eigentum der Gemeinde über, welche dann für die Kosten für allfällige Reparaturen oder Ersatz aufkommen müsse. Für Veloabstellplätze sind, wie auch für Autoabstellplätze, ausschliesslich die Gemeinden zuständig.

Ein Kommissionsmitglied weist auf die zunehmende Nutzung von E-Bikes hin und möchte wissen, inwiefern bereits eine Strategie für Schnellrouten vorhanden sei. Die Verwaltung weist darauf hin, dass bei anstehenden Strassensanierungen Schwachpunkte des heutigen Netzes behoben werden. Massnahmen für Schnellrouten und E-Bikes müssen erst noch entwickelt werden und sind als Weiterentwicklung des Radroutennetzes gedacht. Mit der vorliegenden Vorlage wird versucht, die letzten Lücken zu schliessen. Die angesprochene Thematik der Schnellnutzung und E-Bikes führe einen Schritt weiter und es ist möglich, dass in einigen Jahren eine entsprechende Vorlage vorgelegt werde.

Die Kommission interessiert, wie entschieden wird, welche Projekte wann zum Zug kommen. Die Verwaltung entgegnet, dass publikumsintensive Projekte prioritär behandelt werden. Die Projektierung einer Brücke brauche jedoch auch eine gewisse Zeit, in der ein anderes Projekt vorgezogen werden könnte. Bei der in der Vorlage (S. 11) abgebildeten Projektliste handelt es sich nicht um eine Prioritätenliste. Ein Kommissionsmitglied warnt davor, eine verbindliche Reihenfolge für die Durchführung der einzelnen Projekte festzulegen. Dies müsse im Entscheidungsbereich der handelnden Personen verbleiben. In diesem Zusammenhang weist die Verwaltung darauf hin, dass sich die Vorlage auf den Gesamtkredit beziehe und nicht auf einzelne Projekte.

Ein Kommissionsmitglied kritisiert, dass die Erschliessung des Polyfelds Muttenz nicht Teil der Vorlage ist. Die Verwaltung entgegnet, dass es sich dabei um eine kommunale Strecke handle. Ein Mitglied stellt daraufhin folgenden Antrag:

Der Regierungsrat wird beauftragt, in Absprache mit der Gemeinde Muttenz die Planungen für die westliche Anbindung des Polyfelds an das kantonale Radroutennetz (Verbindung St. Jakob – Polyfeld via Kreuzung Hofackerstrasse-Birsfelderstrasse) zeitnah voranzutreiben und im Rahmen der Nutzerfreundlichkeit zu realisieren.

Die Kommission lehnt den Antrag mit 7:6 Stimmen ab.

Das Projekt Buus-Maisprach wird in der Vorlage als Reserveprojekt geführt. Im Zusammenhang mit dem Postulat 2018/392 von Markus Graf und der sich erweiternden Zielgruppe für einen potentiellen neuen Radweg (neue Kreisschule) machen sich verschiedene Kommissionsmitglieder dafür stark, das Reserveprojekt als gleichwertiges Projekt aufzunehmen und die Ausgabebewilligung um die von der BUD veranschlagten Kosten in Höhe von CHF 1,5 Mio. zu erhöhen. Dieser Änderung von Ziffer 1 des Landratsbeschluss (Anpassung der Ausgabebewilligung von CHF 20 Mio. auf CHF 21,5 Mio.) stimmt die Kommission einstimmig mit 13:0 Stimmen zu.

Als Konsequenz aus dieser Änderung fügt die Kommission eine neue Ziffer 4 im Landratsbeschluss ein, womit sie dem Landrat beantragt, das Postulat 2018/392 von Markus Graf abzuschreiben.

Ein Kommissionsmitglied stellt den Antrag, den ursprünglichen Kreditbetrag von CHF 23 Mio. – inklusive der Radroute Buus-Maisprach – zu belassen. Der Antrag wird mit 8:5 Stimmen abgelehnt.

3. Antrag an den Landrat

Die Bau- und Planungskommission beantragt dem Landrat mit 11:0 Stimmen bei 1 Enthaltung gemäss dem von ihr geänderten Landratsbeschluss zu beschliessen.

16.08.2018 / ps

Bau- und Planungskommission

Urs Kaufmann, Präsident

Beilage/n

- Landratsbeschluss (von der Kommission geändert)

Landratsbeschluss

betreffend Ausgabenbewilligung für den Abschluss des Ausbauprogramms kantonale Radrouten und Erhalt der Nutzerfreundlichkeit sowie die Weiterentwicklung des Radroutennetzes

vom wird von der LKA eingesetzt

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für den Abschluss des Ausbauprogramms der kantonalen Radrouten sowie für die Optimierung des bestehenden Radroutennetzes wird die erforderliche neue einmalige Ausgabe von CHF 21'500'000 inkl. Mehrwertsteuer von zurzeit 7.7% bewilligt.
2. Von der in Aussicht gestellten Beteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms von ca. CHF 5'000'000 inkl. Mehrwertsteuer, zuzüglich der nachgewiesenen Teuerung, wird Kenntnis genommen.
3. Ziffer 1 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe a der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.
4. Das Postulat von Markus Graf vom 22. März 2018 «Radweg Buus-Maisprach» wird abgeschrieben.

Liestal, von der LKA eingesetzt

Im Namen des Landrates

Der Präsident:

Die Landschreiberin: