

Vorlage an den Landrat

Ausgabenbewilligung für den Abschluss des Ausbauprogramms kantonale Radrouten und Erhalt der Nutzerfreundlichkeit sowie die Weiterentwicklung des Radroutennetzes
2018/445

vom 17. April 2018



1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

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). Seit Ende 2016 sind alle Radrouten mit Wegweisern ausgeschildert.

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. Im Objektblatt V3.1 sind folgende Beschlüsse enthalten:

- Der Langsamverkehr ist zu fördern. Dazu benötigt er sichere, direkte und attraktive Netze.
- Das Radroutennetz ist (auf der Basis des Radroutenplans von 1998) bis 2020 fertigzustellen und weiter zu optimieren.
- Verkehrsintensive Einrichtungen sind soweit möglich über kantonale Radrouten zu erschliessen.

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. Dies betrifft insbesondere Abschnitte im Laufental (Aesch – Laufen) sowie geplante Massnahmen in Allschwil, Reinach, Oberwil, Augst, Pratteln und Liestal.

Primärer Gegenstand der Ausgabenbewilligung ist demnach 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 (z.B. Allschwil-Bachgraben, Reinach-Kägen) und von zentralen Stationen des öffentlichen Verkehrs (Bahnhof Liestal, Bahnhof Dornach/Arlesheim, Bahnhof Salina Raurica). Ausserdem werden die Sicherheitsmängel auf stark befahrenen Ausserortsstrecken durch den Bau abgetrennter Radwege behoben (z.B. Grellingen – Zwingen, Bubendorf – Hölstein), 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 wichtiger Bestandteil der neuen Ausgabenbewilligung. Die Funktionalität und Attraktivität des bestehenden Radroutennetzes wird damit längerfristig gesichert.

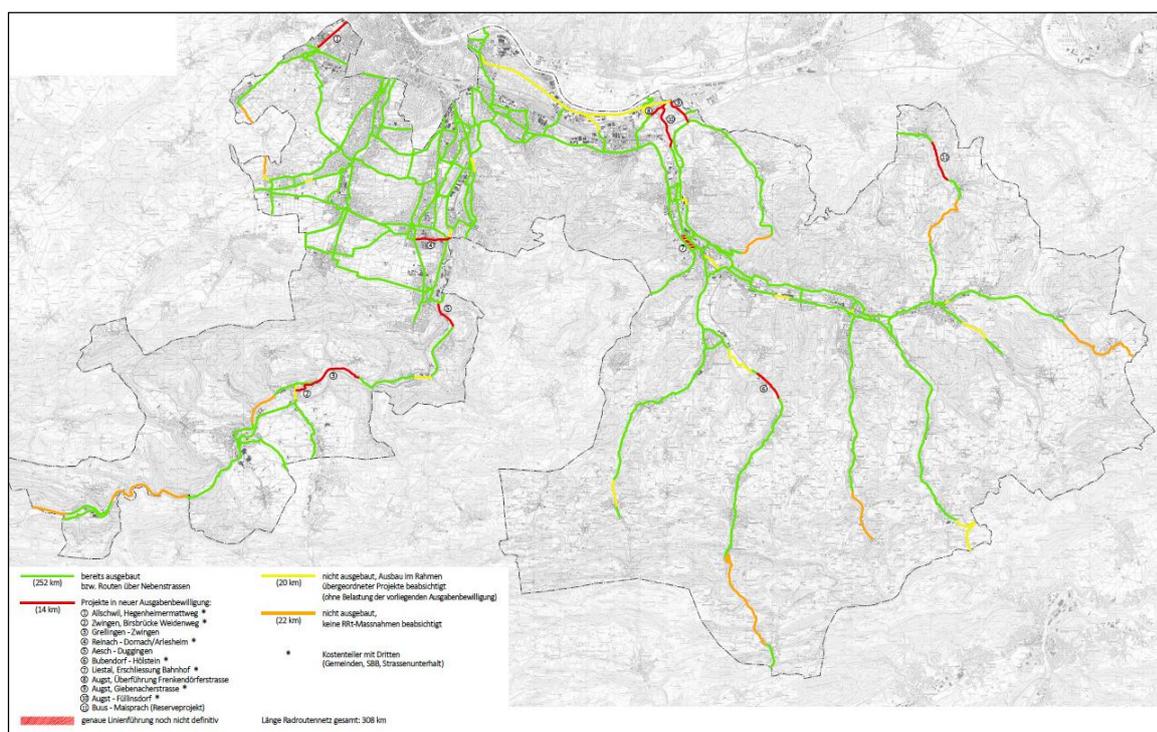
Wie in anderen Bauprojekten auch, soll in erster Linie die Funktionalität der Radroutenmassnahmen im Vordergrund stehen. Normen, welche der baulichen und betrieblichen Sicherheit dienen, werden umgesetzt. Weitergehende Bedürfnisse, wie z.B. das Erfüllen von weiteren Normen oder Vorgaben des Bundes, sowie Wünsche von Gruppen der Gesellschaft sollen kritisch hinterfragt werden. Handlungsspielräume werden situativ geprüft und wenn möglich ausgeschöpft. Infolge von reduzierten Standards sollen (wo örtlich möglich) weitere Kosteneinsparungen realisiert werden.

Kann das Radroutennetz gemäss dem kantonalen Richtplan nicht mehr den neuen oder geänderten Bedürfnissen gerecht werden oder muss an die räumliche Entwicklung (v.a.

Einwohner- und Arbeitsplatzverteilung) angepasst werden, steht die Weiterentwicklung des Routennetzes und somit die Ergänzung des Richtplans im Vordergrund. Gerade bei der zukünftigen Weiterentwicklung des Radroutennetzes sind der Beitrag zur Entlastung des – insbesondere durch den Berufsverkehr – teilweise überlasteten Verkehrssystems MIV und ÖV und die gesundheitsfördernde, ökologische Fortbewegung mittels Velo wichtige Zielsetzungen. Die planerischen Grundlagen für die Weiterentwicklung der Radrouten sind aufzuarbeiten und entsprechende Handlungsoptionen aufzuzeigen.

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.



Übersichtskarte Ausbauprojekte kantonale Radrouten (grössere Ansicht s. Anhang)

1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	4
2.	Bericht	5
2.1.	Ausgangslage	5
2.1.1.	Begründung Bedarf	6
2.1.2.	Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte	6
2.1.3.	Ausblick	7
2.2.	Ziel der Vorlage	8
2.3.	Erläuterungen	9
2.3.1.	Alternativen	9
2.3.2.	Exkurs: Ausbaustandards	9
2.3.3.	Projekte	11
2.3.4.	Schnittstellen	12
2.3.5.	Termine	13
2.4.	Rechtsgrundlagen	13
2.5.	Finanzielle Auswirkungen	13
2.5.1.	Investitionskosten	13
2.5.2.	Projektfinanzierung / Beiträge Dritter	14
2.5.3.	Folgekosten (z.B. Eigenleistungen)	15
2.5.4.	Weitere Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen	15
2.6.	Finanzrechtliche Prüfung	16
2.7.	Ergebnis des allfälligen Vernehmlassungsverfahrens	16
2.8.	Vorstösse des Landrates	30
3.	Anträge	31
3.1.	Beschluss	31
4.	Anhang	32

2. Bericht

2.1. Ausgangslage

Das kantonale Radroutennetz hat eine Länge von ca. 308 km und umfasst die wichtigen Längsachsen in den Tälern des Kantons sowie die Querverbindungen dazu. Sämtliche Routen werden bis zu den Kantons- bzw. Landesgrenzen geführt und finden ihre Fortsetzung in den Nachbarkantonen bzw. -ländern. Die kantonalen Radrouten dienen primär dem täglichen Alltagsverkehr (Pendler, Schüler etc.) und werden somit gegenüber den touristischen Radrouten abgegrenzt. Die Linienführung muss möglichst direkt und hindernisfrei für eine zügige Fahrweise bei guter Verkehrssicherheit gewählt werden. Dabei gilt für Konfliktstellen der Grundsatz, Massnahmen nach Möglichkeit sowohl für routinierte als auch für weniger geübte Velofahrer zu treffen.

Der kantonale Richtplan (KRIP) definiert in der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur das kantonale Radroutennetz und beschreibt in verschiedenen Objektblättern Festlegungen zum Veloverkehr. Im Objektblatt V3.1 sind folgende Ziele festgehalten:

- Der Langsamverkehr ist zu fördern. Er benötigt dazu sichere, direkte und attraktive Netze.
- Für eine ökologisch sinnvolle Mobilität sind die räumlichen Voraussetzungen weiterzuentwickeln.
- Mit dem Veloverkehr soll eine nachhaltige und gesunde Mobilität im Kanton Basel-Landschaft gezielt gefördert werden.
- Die Verkehrssicherheit ist gezielt zu verbessern.
- Das kantonale Radroutennetz ist möglichst rasch zu realisieren.

Als Beschlüsse sind im Objektblatt V3.1 festgehalten:

Planungsgrundsatz:

- Der Langsamverkehr ist zu fördern. Er benötigt dazu sichere, direkte und attraktive Netze.

Planungsanweisungen:

- Der Kanton stellt das Radroutennetz (auf der Basis des Radroutenplans von 1998) bis 2020 fertig und optimiert es weiter.
- Verkehrsintensive Einrichtungen sind soweit möglich über kantonale Radrouten zu erschliessen.
- Der Kanton signalisiert das Netz der kantonalen Radrouten und sorgt für den Unterhalt der Signalisation.

Zum Ausbau der Radrouten wurden in der Vergangenheit verschiedene politische Vorstösse eingereicht – mit zum Teil unterschiedlichen Stossrichtungen; mehrheitlich wurde aber eine rasche Realisierung von sicheren Radrouten verlangt, wie z.B. zwischen Reinach und Dornach/Arlesheim, in den Frenkentalern sowie im Laufental.

Von der gesamten Netzlänge von 308 km gelten bisher ca. 252 km als ausgebaut bzw. fertiggestellt (vgl. Übersichtskarte im Anhang). Für diesen Anteil trifft demnach eines der folgenden Merkmale zu:

- Die kantonale Radroute verläuft entlang einer Kantonsstrasse und es wurden Massnahmen für eine sichere Führung wie Radstreifen, abgetrennte Führung, etc. ergriffen.
- Die kantonale Radroute konnte auf Gemeindestrassen oder ausserorts auf bestehende Landwirtschaftswege (= Gemeindestrassen) bzw. sonstige verkehrsberuhigte Nebenstrassen gelegt werden, sodass ausser der Signalisierung in der Regel keine speziellen Veloverkehrsmassnahmen notwendig waren.

- Die kantonale Radroute verläuft auf einer Kantonsstrasse; infolge des engen Strassenquerschnitts (bestehende Gebäude) oder der Topographie sind bauliche Massnahmen zu Gunsten des Veloverkehrs nur mit hohen Kosten möglich. In Abwägung zum bestehenden (kleinen) Verkehrsaufkommen des Motorfahrzeugverkehrs wurden mögliche Massnahmen als unverhältnismässig beurteilt und Mischverkehr MIV / Velos als genügend sicher eingestuft. Dies betrifft vor allem Strecken im Oberbaselbiet mit geringem Verkehrsaufkommen.

2.1.1. Begründung Bedarf

Mit Realisierung der Projekte in den vergangenen 33 Jahren konnte das geplante kantonale Radroutennetz mit baulichen Massnahmen für den Veloverkehr weitgehend realisiert werden. Auf einigen Strecken fehlen dagegen noch entsprechende notwendige Veloverkehrsmassnahmen bzw. müssen die bisherigen Massnahmen teilweise oder vollständig optimiert werden.

Dies betrifft in erster Linie folgende Abschnitte (Detail s. Kap. 2.3.3 und Übersichtskarte im Anhang):

- Grellingen – Zwingen
- Aesch – Duggingen
- Reinach – Dornach/Arlesheim
- Allschwil Hegenheimermattweg
- Birsfelden – Schweizerhalle – Augst
- Augst / Pratteln
- Liestal (Bahnhof/Kreuzboden)
- Bubendorf – Hölstein

Die Zugänglichkeit einiger wichtiger Knoten des öffentlichen Verkehrs ist für den Veloverkehr nur unzureichend vorhanden (z.B. Dornach/Arlesheim, Pratteln, Liestal), was im Sinne der Planungsanweisung des kantonalen Richtplans zu verbessern ist. Auch nach der Realisierung dieser Projekte im Sinne einer Fertigstellung des Ausbauprogramms Radrouten obliegt dem Kanton gemäss KRIP und Umweltschutzgesetz die Pflicht, den Veloverkehr weiter zu fördern und zu optimieren.

Mit der zurzeit laufenden Ausgabenbewilligung können noch diejenigen Projekte finanziert werden, die in der ersten Generation des Agglomerationsprogramms zur Mitfinanzierung angemeldet und genehmigt wurden; er wird aber Ende 2017 ausgeschöpft sein. Ausgeschöpft bedeutet, dass die Bruttokosten von CHF 25.0 Mio. inkl. MwSt. (ohne Berücksichtigung Teuerung) Ende 2017 aufgebraucht sind; die Nettokosten werden infolge der Mitfinanzierung durch das Aggloprogramm tiefer sein.

Aufgrund der oben genannten, weiteren Lücken im bestehenden Radroutennetz wurden unterdessen weitere Projekte in der zweiten und dritten Generation des Agglomerationsprogramms angemeldet, um für die restlichen Ausbauprojekte einen Bundesbeitrag von voraussichtlich 30 - 35% zu erhalten. Für die bauliche Fertigstellung des Ausbauprogramms Radrouten sowie die punktuelle Optimierung und damit einhergehende Qualitätsverbesserung des bestehenden Radroutennetzes ergibt sich demnach ab 2018 ein neuer Finanzierungsbedarf. Davon ausgenommen sind die Ausbaumassnahmen, welche im Rahmen übergeordneter Projekte realisiert werden sollen (z.B. auf der Route Birsfelden – Schweizerhalle – Augst oder Allschwil, Baslerstrasse).

Das bestehende Netz wurde inzwischen auf seine Plausibilität geprüft und insbesondere beurteilt, ob auf bestimmte Netzelemente vollständig bzw. zumindest auf ihren Ausbau verzichtet werden kann. Dabei hat sich gezeigt, dass die Netzelemente grundsätzlich notwendig und sinnvoll sind und insgesamt nur noch streckenmässig relativ kleine Lückenschlüsse nötig sind.

2.1.2. Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte

Für die Ausarbeitung des Regionalplans Radrouten Kanton BL sowie die Projektierung erster baulicher Massnahmen von hoher Dringlichkeit wurde 1984 eine Ausgaben in Höhe von CHF

400'000 bewilligt. Darauf folgten durch Landratsbeschlüsse in den Jahren 1987, 1992 und 1998 drei Ausgabenbewilligungen in Höhe von insgesamt CHF 80'000'000 zum Ausbau des per Regionalplan definierten Radroutennetzes, was im Durchschnitt ca. CHF 2.43 Mio. pro Jahr entspricht. Mithilfe der bereitgestellten finanziellen Mittel wurde das Netz schrittweise realisiert. Ein Grossteil der Streckenabschnitte, welche heute als ausgebaut gelten (s. Übersichtskarte im Anhang), waren bereits zuvor bestehende Strassen oder Wege, welche ohne weitere Massnahmen als Radroute genutzt werden konnten. Dies zeigt sich v.a. in dem Umstand, dass etwa zwei Drittel des kantonalen Radroutennetzes über Gemeindestrassen verläuft. Die zur Verfügung stehende Ausgabenbewilligung wurde in den letzten Jahren für eine Vielzahl von verschiedensten Projekten eingesetzt, was von reinen Markierungsmassnahmen über punktuelle bauliche Optimierungen bis zu grösseren baulichen Lückenschlüssen reichte. Insgesamt kann man von über 80 Einzelprojekten ausgehen. Von den 252 als ausgebaut definierten Kilometern sind demnach schätzungsweise 50 Kilometer mithilfe von Massnahmen aus dieser Ausgabenbewilligung realisiert oder zumindest optimiert worden.

Aus verschiedenen Gründen stockte das Ausbauprogramm Radrouten in den Jahren vor 2010 und es ergab sich ein gewisser Nachholbedarf für Aus- und Neubaumassnahmen auf den kantonalen Radrouten. Nachdem die Projektierungsarbeit wieder aufgenommen wurde, standen ab 2011/12 wieder vermehrt Projekte zur Realisierung bereit. Durch die Mitfinanzierung des Agglomerationsprogramms des Bundes ergab sich für das kantonale Ausbauprogramm neuer zusätzlicher Schub, weswegen v.a. in den letzten drei Jahren brutto deutlich mehr (verglichen mit dem langjährigen Mittel) in das Radroutennetz investiert werden konnte. Für die Projekte innerhalb des Agglomerationsprogramm-Perimeters konnten im Rahmen der 1. Generation Bundesbeiträge in Höhe von 40% abgerufen werden. Für die 2. und 3. Generation des Agglomerationsprogramms können weiterhin Beiträge von ca. 30 - 35% erwartet werden (wiederum für Projekte im Perimeter des Agglomerationsprogrammes).

Obwohl ein grosser Teil des Radroutennetzes schon in der Vergangenheit ausgebaut wurde, haben sich in den vergangenen 30 Jahren einige Rahmenbedingungen im Kanton und damit auch in der verkehrlichen Situation geändert. Demnach werden z.B. Radstreifen auf (stark befahrenen) Strassen im Ausserortsbereich (v.a. auf Schulwegen) als zu gefährlich eingestuft (hohe Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Autos und Velos), sodass hierbei abgetrennte Linienführungen angestrebt werden. Ausserdem hat sich an einigen Stellen die Verkehrssituation bzw. Belastung einiger Strecken oder Knoten im Laufe der Jahre geändert, sodass vielfach trotz vorhandener Veloverkehrsmassnahmen Handlungsbedarf besteht. Wie im kantonalen Richtplangentext erwähnt, ist das Radroutennetz trotz ausgebauter Strecken aus diesem Grund einem laufenden Optimierungsprozess unterworfen. Zudem sind vereinzelt Ergänzungen des Radroutennetzes nötig, sofern z.B. sich stark entwickelnde Arbeitsplatzgebiete noch nicht gut an das kantonale Radroutennetz angebunden sind. Nicht zuletzt durch das verstärkte Aufkommen von E-Bikes und dem erhöhten Gesundheits- und Umweltbewusstsein, aber auch durch die Suche nach Alternativen in staugeplagten Ballungsräumen, erfährt das Velo als Verkehrsmittel eine neue Bedeutung und sorgt für neue Herausforderungen in der Verkehrsplanung.

2.1.3. Ausblick

Für den Kanton Basel-Landschaft ist neben der Fertigstellung des Ausbauprogramms des kantonalen Radroutennetzes auch der Erhalt der Nutzerfreundlichkeit des bestehenden Netzes sicherzustellen. Darunter sind notwendige Anpassungen an neue Rahmenbedingungen (Normen, Ansprüche Velofahrende, technische Entwicklung, etc.) zu verstehen, damit das heute bestehende Radroutennetz seine Funktionalität und Attraktivität erhalten kann.

Langfristig stellt sich zusätzlich die Frage, wie die zukünftige Weiterentwicklung des Radroutennetzes aussehen soll. Dazu sind die notwendigen planerischen Grundlagen zu erarbeiten und entsprechende Handlungsoptionen anhand von verschiedenen Netzstrategien aufzuzeigen. Eines der Ziele soll dabei sein, den Anteil des Veloverkehrs am Alltagsverkehr zu halten oder gar zu erhöhen und dabei gleichzeitig eine Entlastung der MIV-Infrastruktur und des ÖV-Systems zu ermöglichen. Der Fokus liegt bei den Radrouten voraussichtlich auf der Erhöhung des Fahrflusses und der Direktheit der Veloverbindungen für Pendler. Von grosser Bedeutung in diesem

Zusammenhang wird auch die Entwicklung und die Benutzung der E-Bikes sein; mit den E-Bikes können auch längere Fahrstrecken innert kurzer Zeit bewältigt werden (z.B. Verlängerung mittlere Fahrdistanz für Pendler von 3 auf 10 km).

Ein früherer politischer Vorstoss wurde mit der Forderung eingereicht, eine Strategie 2030 für das Radroutennetz im Kanton zu entwickeln, welche den aktuellen Entwicklungen und Bedürfnissen des Veloverkehrs Rechnung trägt. Obwohl die Motion nach Behandlung im Landrat vorerst zurückgezogen wurde, ist vereinbart worden, dieses Anliegen im Rahmen der Landratsvorlage für die neue Ausgabenbewilligung aufzunehmen.

Dabei ist auf den Umstand zu verweisen, dass bereits der Beschluss des Radroutennetzes von 1998 zum grossen Teil auf die wichtigsten Schul- und Pendlerwege ausgerichtet wurde und in Absprache mit den Baselbieter Gemeinden die jeweiligen Linienführungen festgelegt wurden. Somit ist aus kantonaler Sicht bereits ein Radroutennetz vorhanden, welches eine sehr gute Grundlage zur Basiserschliessung des gesamten Kantonsgebiets bildet. Somit werden voraussichtlich nur kleinere Änderungen der Linienführungen oder einzelne Ergänzungen des bestehenden kantonalen Radroutennetzes nötig sein. Im Vordergrund steht dagegen vielmehr ein allfälliger Optimierungsbedarf einzelner Abschnitte des bestehenden Netzes oder z.B. Anpassungen des Netzes an die Anforderungen von E-Bikes.

Gemäss den oben genannten Schwerpunkten sollen zukünftig neben einzelnen Ausbauten vornehmlich punktuelle Schwachstellen (z.B. an einzelnen Knoten) behoben werden; entweder in separaten Projekten oder im Rahmen übergeordneter Strassenbauprojekte. Dazu gehören z.B. separate Radstreifen mit eigener bzw. optimierter Lichtsignalanlagen-Steuerung, um die Verflüssigung des Radverkehrs zu ermöglichen. Soweit möglich und verhältnismässig wird auch geprüft, ob der Radverkehr an untergeordneten Einmündungen vortrittsberechtigt und damit zügiger geführt werden kann.

Wie auch bei anderen Verkehrsinfrastruktur-Projekten wird stets auf ein vorteilhaftes Kosten-Nutzen-Verhältnis geachtet, d.h. es wird auf Massnahmen verzichtet, sollte der Aufwand unverhältnismässig hoch sein oder es werden andere günstigere Alternativen (die einen ähnlich hohen Sicherheitsgewinn bieten) gewählt, sofern diese zur Verfügung stehen.

2.2. Ziel der Vorlage

Mit der Bereitstellung der nötigen finanziellen Mittel sollen die Ziele und Beschlüsse gemäss kantonaalem Richtplan umgesetzt werden:

Damit einhergehend werden folgende allgemeine Ziele für das Gesamtverkehrssystem verfolgt:

- Der Anteil des Veloverkehrs am Alltagsverkehr wird gehalten oder erhöht.
- Das bestehende Angebot kantonalen Radroutennetzes wird besser und konsequenter genutzt.
- Entlastung anderer Verkehrsmittel durch Förderung und Attraktivierung des Veloverkehrs.
- Die Wegverbindungen zu wichtigen Arbeitsplatzgebieten für Pendler werden optimiert, v.a. bzgl. Fahrfluss und Direktheit.

Dazu sind folgende Massnahmen vorgesehen:

Planung / Projektierung

- Planung und Projektierung der Projekte gemäss Kap. 2.3.3 (Lückenschluss kantonaales Radroutennetz)
- Richtplanüberprüfung, Weiterentwicklung kantonaales Radroutennetz inkl. Anpassung der notwendigen Richtlinien, etc.

Bau

- Realisierung der Projekte gemäss Kap. 2.3.3 (Lückenschluss kant. Radroutennetz)
- Diverse bauliche Massnahmen oder Ausbauten, z.B. im Zuge von Strassensanierungen
- Erschliessung bzw. Zugänglichkeit wichtiger Knoten des öffentlichen Verkehrs verbessern

- Erhalt der Nutzerfreundlichkeit der bestehenden Radrouten mit minimalen Einzelmassnahmen wie z.B. Aufhebung punktueller Schwachstellen (z.B. an einzelnen Knoten)

2.3. Erläuterungen

2.3.1. Alternativen

Ohne die Genehmigung der Ausgabenbewilligung für das Ausbauprogramm Radrouten kann das kantonale Radroutennetz weder weiter ausgebaut bzw. fertig gestellt werden, noch auf bestimmten Abschnitten optimiert werden. Es wären höchstens Optimierungen im Rahmen von Strassensanierungsprojekten möglich, welche keine grösseren baulichen Massnahmen erfordern (d.h. in erster Linie Markierungsanpassungen). Allerdings verlaufen nur knapp ein Drittel der kantonalen Radrouten über Kantonsstrassen.

Der Kanton könnte ohne entsprechende Ausgabenbewilligung nicht dem Auftrag des kantonalen Richtplans nachkommen, nach welchem der Veloverkehr weiter zu fördern und die kantonalen Radrouten stets zu optimieren sind.

Bei Verzögerung der Ausgabenbewilligung und damit der Realisierung der im Agglomerationsprogramm enthaltenen Radroutenprojekte kann der entsprechende Bundesbeitrag nicht mehr abgerufen werden. Ausserdem droht ein Malus für das gesamte Agglomerationsprogramm Basel, sollten angemeldete Projekte bzw. Einzelmassnahmen nicht realisiert werden

2.3.2. Exkurs: Ausbaustandards

Das Ausbauprogramm orientiert sich grundlegend an den Projektierungsrichtlinien für Radrouten des Tiefbauamts Basel-Landschaft. Darin werden sowohl die Grundsätze für Linienführungen von neuen Veloverkehrsanlagen als auch ihre situationsgerechten Abmessungen definiert. Diese sind stark an die VSS-Normen sowie an Richtlinien anderer Kantone (z.B. Kanton ZH) angelehnt. Die Anwendung der Normen erfolgt stets situativ und die vorhandenen Handlungsspielräume werden konsequent ausgeschöpft.

Es gelten folgende Grundsätze:

- Die kantonalen Radrouten sind die „Autobahnen“ der Radfahrenden und sollten generell durch Massnahmen, unabhängig der Nachfrage, ein sicheres und attraktives Angebot für den Radverkehr zur Verfügung stellen. Abweichungen sind zu begründen.
- Der Zweiradverkehr soll innerorts ($v \leq 60$ km/h) generell auf der Strasse (Radstreifen) und ausserorts (≥ 60 km/h) auf abgesetzten Radwegen geführt werden. In starken Steigungen sind getrennte oder gemeinsame Rad-/ Gehwege einem Radstreifen vorzuziehen.

Im Ausserortsbereich soll der Veloverkehr im Allgemeinen infolge der hohen Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Velos und dem Motorfahrzeugverkehr auf abgetrennten Radwegen geführt werden, um nicht nur für mehr Sicherheit der Velofahrer, sondern auch für die Entlastung der Strassen zu sorgen, damit diese uneingeschränkt dem motorisierten und öffentlichen Verkehr zur Verfügung stehen. Somit wird einerseits die Sicherheit und Attraktivität für alle Verkehrsteilnehmer erhöht, sowie andererseits die Akzeptanz der Radrouten gesteigert. Dies kann örtlich zu einem grösseren Veloverkehrsanteil beitragen, v.a. wenn vor Umsetzung der Massnahmen keine Veloverkehrsinfrastruktur vorhanden war.

In Innerortsbereichen steht meist die Führung auf der Strasse im Mischverkehr (= ohne Radstreifen; Fahrstreifen wird mit MIV geteilt) resp. die Führung des Veloverkehrs auf Radstreifen (= mit Markierung abgetrennt vom Fahrstreifen MIV) im Vordergrund, da hier die Geschwindigkeiten niedriger sind und (baulich) abgetrennte Führungen bzw. Radwege aufgrund der vielerorts bestehenden Querbeziehungen oftmals nicht zweckmässig sind. Besondere Aufmerksamkeit ist den Übergängen zwischen den beiden Regimen (abgetrennte Führung / Führung auf der Strasse) zu schenken.

Innerortsbereich	Ortskernbereich sowie untergeordnete Quartierstrassen	<ul style="list-style-type: none"> - Mischverkehr Radfahrer/ Motorfahrzeuge - Punktuelle bzw. verkehrsberuhigende Massnahmen
	Übergangsbereich sowie verkehrsorientierte Strassen	<ul style="list-style-type: none"> - Trennung der Verkehrsarten mittels Radstreifen / Kernfahrbahn - Rad-/ Fusswege bzw. Mitbenützung des Trottoirs im Einrichtungsverkehr
Ausserortsbereich	Ausserhalb bebauter Gebiete längs Ortsverbindungen	<ul style="list-style-type: none"> - Trennung der Verkehrsarten mittels einseitiger Radwege über längere zusammenhängende Strecken - evtl. gemeinsame Benützung mit landwirtschaftl. Verkehr und Fussgängern
	Abseits Hauptstrassen („auf freiem Feld“)	<ul style="list-style-type: none"> - selbstständige Radwege - Flurwege mit landwirtschaftl. Verkehr und Fussgängern

Tabelle: Übersicht über Art der Führung der kantonalen Radrouten

Auf Massnahmen kann ausserorts und innerorts ggf. verzichtet werden, wenn das Verkehrsaufkommen so gering ist, dass die Gefährdung für den Veloverkehr durch den motorisierten Verkehr ebenfalls als gering eingestuft werden kann. Zudem bieten Nebenstrassen (u.a. durch Wohngebiete) mit überwiegend niedrigen Geschwindigkeiten und geringem Verkehrsaufkommen eine meist ausreichende Sicherheit, sodass spezifische Massnahmen für den Veloverkehr nicht zwingend nötig sind. Da rund zwei Drittel der kantonalen Radrouten auf Gemeinde- bzw. Nebenstrassen verlaufen, gilt ein Grossteil des kantonalen Radroutennetzes in diesem Sinne bereits als „ausgebaut“.

Sofern die Notwendigkeit von Massnahmen gegeben ist, stehen in Innerortsbereichen meist jene auf der Fahrbahn im Vordergrund, da die Trottoirs/ Fusswege oftmals zu stark begangen sind, so dass eine konfliktfreie gemeinsame Führung nicht möglich ist. Zudem ist das Geschwindigkeitsniveau der Velos, vor allem von schnellen E-Bikes, für eine gemeinsame Führung oft zu hoch. Für die Ermöglichung von Querbeziehungen ist die Führung des Veloverkehrs auf der Strasse bzw. Fahrbahn ebenfalls vorteilhafter. Demnach werden in der Regel Markierungen von Radstreifen geprüft, wenn eine Führung im Mischverkehr als zu kritisch für die Verkehrsteilnehmer eingestuft wird. Sollte die erforderliche Radstreifenbreite von 1.50 m (Minimum in Ausnahmefällen: 1.25 m) nicht erreicht werden können, stehen allenfalls die sogenannten Kernfahrbahnen zur Diskussion, die bei geringer Verkehrsstärke angewandt werden können und bei denen durch den Verzicht auf den Mittelstreifen eine geringere Breite der gesamten Fahrbahn (min. 7.0 – 7.50 m, je nach Verkehrsaufkommen) nötig ist als bei einer konventionellen Radstreifenmarkierung (min. 8.50 – 9.0 m).

Abgetrennte Führungen werden in der Regel dort angewandt, wo entweder Nebenverbindungen existieren, die für den Veloverkehr gut geeignet sind oder eine hohe Gefährdung durch den motorisierten Verkehr ausgeht (hohe Geschwindigkeit, hohes Verkehrsaufkommen, etc.), sodass parallel zur Strasse separate Wege angelegt werden. Diese werden meist gemeinsam mit dem Fussverkehr und land-/ forstwirtschaftlichem Verkehr (sofern vorhanden und die jeweiligen Frequenzen dies zulassen) genutzt.

Die Mindestbreite für abgetrennte Führungen beträgt aufgrund der massgebenden Begegnungsfälle für solche Wege im Gegenverkehr 2.50 m. Sollen landwirtschaftliche Fahrzeuge ebenfalls darauf verkehren, beträgt die minimale Breite min. 3.0 m.

Eigens für den Fuss-/ Radverkehr angelegte Wegverbindungen können meist über die Schulter entwässert werden, d.h. müssen nicht mit speziellen, befestigten Randabschlüssen versehen werden. Ausnahmen bilden jedoch z.B. Wege in Hangbereichen (Stabilität), Rabatten zur Fahrbahn mit Funktion zur gefassten Strassenentwässerung oder Wege in Grundwasserschutz-zonen, insbesondere wenn sie vom land-/ forstwirtschaftlichen Verkehr mitbenutzt werden. In diesen Fällen müssen zusätzliche Befestigungen (Randanschlüsse, Kunstbauten, Leitplanken, etc.) zur Anwendung kommen, um den Ansprüchen der Stabilisierung bzw. des Gewässerschutzes gerecht zu werden.

Radwege folgen gewöhnlich dem Verlauf von Strassen, sofern sie bzgl. Längsneigung für den Veloverkehr zumutbar sind. Bei schwer oder nicht überwindbaren Barrieren für den Veloverkehr (z.B. Autobahnen, Eisenbahnstrecken) sind niveaufreie Verbindungen (Brücken, Unterführungen) eigens für den Velo- (und ggf. Fuss-) Verkehr vorzusehen. Diese müssen aber nicht per se separiert werden, sondern können auch bei Bedarf mit anderen Verkehrsträgern (z.B. land-/ forstwirtschaftliche Fahrzeuge) geteilt werden.

In der Regel werden Velowege als befestigte Wege angelegt. Unbefestigte Wege erfordern einen höheren Unterhalt; zudem sind sie, insbesondere bei ungenügendem Unterhalt oder nach schweren Regenfällen infolge des hohen Rollwiderstandes unattraktiv zum Befahren. Von bestimmten Nutzergruppen wie Rennvelofahrenden und schnellen E-Bikes werden sie generell gemieden. Ausnahmsweise wird eine kantonale Radroute als unbefestigter Weg belassen, wenn sie primär dem Freizeitverkehr dient und auch eine wichtige Funktion als Wanderweg hat

2.3.3. Projekte

Um das kantonale Radroutennetz fertigzustellen, sind diverse bauliche Massnahmen auf den in Kap. 2.1.1 aufgeführten Korridoren nötig. Es handelt sich zum grossen Teil um Abschnitte im Ausserortsbereich, wo der Veloverkehr bislang entweder im Mischverkehr oder vereinzelt auf Radstreifen geführt wird. Insbesondere auf stark befahrenen Strassen tragen diese Zustände zu keiner ausreichenden Sicherheit für den Veloverkehr bei. Dies führt dazu, dass die Radrouten mangels Alternativen oftmals gemieden werden und entweder Umwege in Kauf genommen werden müssen oder auf andere Verkehrsträger ausgewichen wird.

Die bislang vorgesehenen Einzelprojekte im Ausbauprogramm Radrouten ab 2017 sind (s. auch Karte im Anhang):

	Projekt	Beschreibung Massnahme	Nutzen / Zielgruppe	Agglomerationsprogramm	Kosten in CHF inkl. MwSt.
1	Allschwil, Hegenheimermattweg	Neubau abgetrennter Rad-/ Fussweg (kommunales Projekt mit finanzieller Beteiligung Kanton)	Pendlerroute, Erschliessung Arbeitsplatzgebiet	2. Generation	2.0 Mio.
2	Zwingen, Birsbrücke Weidenweg	Neubau normgerechte Rad-/ Fusswegbrücke (Ersatz für sanierungsbedürftige Brücke) (vgl. Motion 2011/063)	Pendler-/ Schülerroute, Lückenschluss, zusammen mit Hochwasserschutz	1. Generation	1.0 Mio.
3	Grellingen – Zwingen	Neubau abgetrennter Radweg (vgl. Motion 2011/063)	Pendler-, Schüler- und Tour. Radroute, Lückenschluss	2. Generation	3.5 Mio.
4	Reinach-Kägen – Bf. Dornach/Arlesheim	Neubau Rad-/ Fusswegbrücke und abgetrennter Rad-/ Fussweg (vgl. Postulat 2007/254)	Neue Verbindung zwischen Bahnhof und Arbeitsplatzgebiet Kägen	2. Generation	5.0 Mio.
5	Aesch – Duggingen	Einrichtung beidseitiger Veloverkehrsmassnahmen	Pendler-, Schüler- und Tour. Radroute, Lückenschluss	3. Generation	1.5 Mio.

6	Bubendorf – Hölstein	Neubau abgetrennter Rad-/ Fussweg (vgl. Interpellation 2011/016)	Pendler- und tour. Radroute, Lückenschluss, zusammen mit Strassensanierung	1. Generation	1.0 Mio.
7	Liestal, Erschliessung Bahnhof	Verbesserung Erschliessung für Fuss-/ Veloverkehr im Rahmen Vierspurausbau	Erschliessung Bahnknotenpunkt für Langsamverkehr	3. Generation	1.5 Mio.
8	Pratteln/ Augst, Längi Frenkendörferstrasse	Neubau Überführung Frenkendörferstrasse entlang SBB	Pendler-/ Schülerroute, sichere und direkte Querung der neuen H 3/7	3. Generation	3.0 Mio.
9	Augst, Giebenacherstrasse	Einrichtung einseitiger (bzw. teilweise beidseitiger) Velo- und Fussverkehrsmassnahmen	Schülerroute, bessere Erschliessung Augusta Raurica	3. Generation	2.5 Mio.
10	Augst – Füllinsdorf	Befestigung und Ausbau best. Uferweg zu einem getrennten Rad-/ Wanderweg	Pendlerroute, Ausflugsverkehr, Lückenschluss	3. Generation	0.5 Mio.
	Erhalt der Nutzerfreundlichkeit des Radroutennetzes: Diverse bauliche Massnahmen oder Ausbauten, z.B. im Zuge von Strassensanierungen/ Anbindung bzw. Zugänglichkeit wichtiger Knoten des öffentlichen Verkehrs verbessern				1.0 Mio.
	Richtplanüberprüfung, Planung Weiterentwicklung Radroutennetz				0.5 Mio.
	GESAMT				23.0 Mio.

Angesichts der knappen finanziellen Mitteln werden im Rahmen der Umsetzung (Projektierung / Bau) Sparmassnahmen im Umfang von CHF 3.0 Mio. (>10%) gesucht und somit nur ein einmalige Ausgabe in Höhe von brutto CHF 20.0 Mio. inkl. MwSt. beantragt. Die Einsparung von CHF 3.0 Mio. soll primär durch Einsparungen bei den einzelnen Projekten oder den Verzicht von Projekten erfolgen.

Die Massnahmen Nr. 3 und 4 sind durch die Übernahme der Kantonsstrasse Duggingen bis Liesberg (H18) durch den Bund im Rahmen des Netzbeschluss tangiert, was die Prüfung einer (zumindest teilweisen) Finanzierung durch den Bund erfordert. Da die Massnahmen aber bereits im Agglomerationsprogramm des Bundes angemeldet sind und der Bau von kantonalen Radrouten generell durch den Kanton finanziert werden muss, ist eine weitere Kostenübernahme durch den Bund unwahrscheinlich.

Neben den baulichen Lückenschlüssen umfasst das Ausbauprogramm diverse punktuelle Massnahmen, welche zu einer besseren Anbindung bzw. Zugänglichkeit der wichtigen Knoten des öffentlichen Verkehrs beitragen. Ausserdem sind Massnahmen zugunsten der Schulwegsicherung vorzusehen. Um diese Ziele zu erreichen, müssen bestehende Schwachstellen beseitigt und im Bedarfsfall existierende Infrastrukturen optimiert werden. In einzelnen Fällen muss das kantonale Radroutennetz erweitert werden, um die Anbindung verkehrintensiver Einrichtungen zu gewährleisten (insbesondere das Gewerbegebiet Reinach-Kägen sowie die Bahnhöfe Dornach/Arlesheim, Liestal, Salina Raurica). Zu den weiteren Massnahmen zählen auch bauliche Verbesserungen oder Ausbauten der bestehenden Infrastruktur, um den Ansprüchen von gemeinsam geführtem Fuss-/ Veloverkehr gerecht zu werden (z.B. Radroute durch das Allschwiler Wohngebiet Richtung Oberwil, Optimierung der Radverkehrsführung im Bereich Muttenz Tramschlaufe Schänzli).

Das Zielpublikum für die zu erstellenden Massnahmen konzentriert sich wie im bisherigen Ausbauprogramm auf den Alltagsverkehr, d.h. in erster Linie den Schüler- und Pendlerverkehr und weniger auf den Freizeitverkehr. Somit sind v.a. die Kriterien Sicherheit und Direktheit ausschlaggebend für die Projektierung. Da allerdings im Kanton Basel-Landschaft die meisten touristischen Routen auf den gleichen Wegen wie die kantonalen Radrouten verlaufen, kommen die Massnahmen in vielen Fällen beiden Velofahrergruppen zugute.

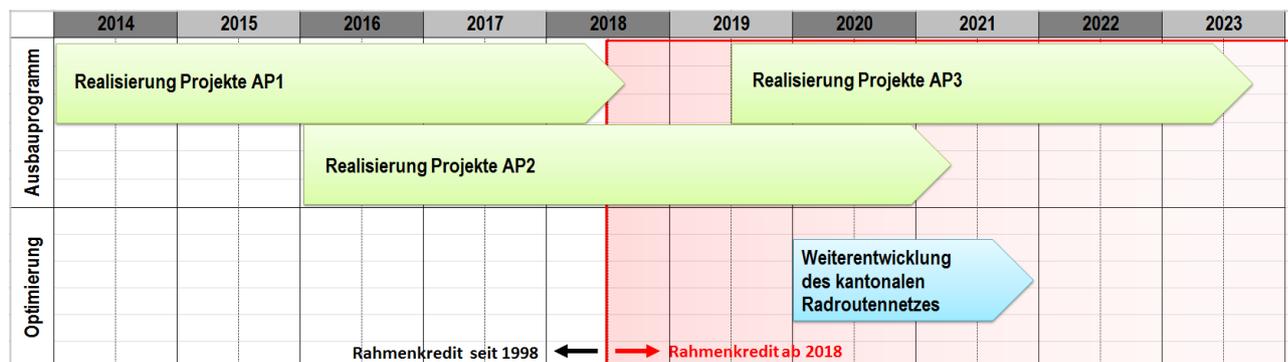
2.3.4. Schnittstellen

Das kantonale Ausbauprogramm Radrouten wird teilweise durch das Agglomerationsprogramm des Bundes finanziell unterstützt. Der Perimeter des Agglomerationsraums Basel umfasst einen Grossteil des Kantons Basel-Landschaft. Seit 2011 erfahren die im „Massnahmenpaket Langsamverkehr“ angemeldeten Projekte einen finanziellen Zuschuss, sofern sie im definierten

Zeitraumen realisiert werden. Diese Beiträge führen nun dazu, dass die Nettokosten der bestehenden Ausgabenbewilligung tiefer ausfallen. Der Abschluss der 1. Generation des Agglomerationsprogramms war ursprünglich für Ende 2015 vorgesehen, mittlerweile ist der Zeitraum um mindestens zwei Jahre verlängert worden, sodass die eingestellten Massnahmen des Kantons Basel-Landschaft voraussichtlich alle mit Bundesbeteiligung realisiert werden können. Seit 2015 läuft die 2. Generation des Agglomerationsprogramms, für welche diverse Massnahmen für den Veloverkehr in den Agglomerationsräumen angemeldet und genehmigt wurden, so auch im Kanton Basel-Landschaft. Voraussichtlich Ende 2017 wird die bestehende Ausgabenbewilligung (Bruttokosten) aufgebraucht sein, sodass für die Realisierung der angemeldeten Massnahmen bislang keine finanziellen Mittel bereitstehen. Dies gilt auch für die Massnahmen der 3. Generation, welche Ende 2016 dem Bund eingereicht wurden und frühestens ab 2019 realisiert werden können. Die Priorisierung der Projekte im Ausbauprogramm Radrouten erfolgt nicht automatisch durch das Agglomerationsprogramm, wird allerdings aufgrund der fest definierten Zeiträume stark dadurch beeinflusst.

2.3.5. Termine

Bis mindestens Ende 2017 erfolgt der Beginn der Realisierung der Projekte, welche in der 1. Generation des Agglomerationsprogramms Basel (AP1) enthalten sind. Ab 2015 können Projekte des Agglomerationsprogramms 2. Generation (AP2) umgesetzt werden. Ab 2019 werden Projekte des Agglomerationsprogramms Basel 3. Generation (AP3) realisiert.



2.4. Rechtsgrundlagen

Entsprechend dem Auftrag im kantonalen Richtplan und gemäss Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft ist der Veloverkehr – auch nach der Fertigstellung des Ausbauprogramms Radrouten – weiter zu fördern. Die entsprechenden Rechtsgrundlagen sind wie folgt festgelegt:

- Kantonaler Richtplan (LRB Nr. 1080 vom 26.03.2009), Richtplantext Kap. V 3.1 „Kantonale Radrouten“
- Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft (USG BL) vom 27. Februar 1991 (Stand 1. Januar 2015): §14 Abs. 3 (Der Kanton und die Gemeinden ... sorgen durch bauliche, betriebliche, verkehrslenkende oder -beschränkende Massnahmen dafür, dass Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der nichtmotorisierte und der öffentliche Verkehr gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr bevorzugt und vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt werden.)
- Bundesbeschluss über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr vom 30.09.2016

2.5. Finanzielle Auswirkungen

2.5.1. Investitionskosten

Die gesamten Investitionskosten für den nächsten Schritte des Ausbauprogramms der kantonalen Radrouten belaufen sich auf CHF 23'000'000 inkl. MwSt.; mittels Sparmassnahmen sollen sie auf

die beantragte einmalige Ausgabe von **CHF 20'000'000 inkl. MwSt.** reduziert werden. Zusätzlich zur Ausgabensumme werden nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2016 bewilligt. Massgebend dafür ist der Baupreisindex Tiefbau Nordwestschweiz.

Diese Kosten gliedern sich in folgende Jahrestanchen:

- 2018: CHF 1'000'000
- 2019: CHF 1'500'000
- 2020: CHF 2'000'000
- 2021: CHF 2'000'000
- 2022: CHF 2'500'000
- 2023: CHF 2'500'000
- 2024: CHF 2'500'000
- 2025: CHF 3'000'000
- 2026: CHF 3'000'000

Das Projekt mit Investitionskosten von CHF 20'000'000 inkl. MwSt. ist im aktuellen Investitionsprogramm 2018 – 2027 enthalten.

Kontierung		
IM-Position	Innenauftrag	Kostenart
2301.007	700453	5010 0 010

2.5.2. Projektfinanzierung / Beiträge Dritter

Ein Grossteil der in der vorliegenden Landratsvorlage enthaltenen Projekte ist im Agglomerationsprogramm Basel, 2. und 3. Generation angemeldet. Für diese Projekte ist eine Teilfinanzierung durch den **Bund** vorgesehen (aktueller Stand: 30 - 35% der anrechenbaren Kosten). Für zwei Massnahmen ist mit einem Bundesbeitrag von bis zu 40% zu rechnen, da diese noch in der 1. Generation des Agglomerationsprogramms angemeldet wurden.

Dementsprechend besteht eine zeitliche Gebundenheit für die Realisierung dieser Projekte. Sollten die angemeldeten Massnahmen nicht innerhalb der vorgesehenen Frist realisiert werden, wird der Bundesanteil für alle nachfolgenden Projekte innerhalb des gesamten Agglomerationsraums Basel reduziert (Malus).

Die voraussichtliche Mitfinanzierung durch den Bund beträgt gesamthaft ca. CHF 5.0 Mio.; d.h. es sind **Nettokosten von ca. CHF 15.0 Mio. inkl. MwSt.** zu erwarten (je nach Anteil der anrechenbaren Kosten). Die genaue Höhe der Bundesbeiträge (pro Projekt) kann aber erst nach Vorliegen der jeweiligen rechtskräftigen Projekte und der genehmigten Ausgabenbewilligung effektiv beantragt (= Abschluss Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund) und ab dem Baustart geltend gemacht werden.

Die Bundesbeiträge im Rahmen des Agglomerationsprogramms sind entsprechend im Investitionsprogramm eingestellt.

Bei Radwegen, welche eine hohe Bedeutung für das lokale Fusswegnetz besitzen, müssen sich die **Gemeinden** an Ausbauten von Kunstbauten (z.B. Brücken, Über- oder Unterführungen usw.) beteiligen. Diese Beteiligungen sollen im Rahmen von bilateralen Vereinbarungen geregelt werden.

2.5.3. Folgekosten (z.B. Eigenleistungen)

Zusammenfassung Folgekosten

in CHF

	12/2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
1 Zusätzliche Mitarbeiter	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2 Nettoinvestitionen	15'000'000								
3 zusätzliche Betriebskosten	0								
zusätzliche Unterhaltskosten		2'250	4'500	6'750	9'000	11'250	13'500	15'750	18'000
Abschreibungen		37'500	87'500	137'500	200'000	262'500	325'000	400'000	475'000
kalkulatorische Zinskosten 4%		300'000	300'000	300'000	300'000	300'000	300'000	300'000	300'000
Folgekosten	0	339'750	392'000	444'250	509'000	573'750	638'500	715'750	793'000
4 Folgeertrag		0	0	0	0	0	0	0	0
3-4 Folgekosten netto	0	339'750	392'000	444'250	509'000	573'750	638'500	715'750	793'000
5 Rückbaukosten ca. Jahr - Jahr (soweit voraussehbar)	-								

Durch das Strassengesetz des Kantons Basel-Landschaft (§ 6, 20) ist festgelegt, dass fertig gestellte Radwege in den Eigentum und Unterhalt der jeweiligen Gemeinden übergehen. Durch die Bau- und Umweltschutzdirektion wurde entschieden, dass Radwege, welche parallel zur Kantonsstrasse erstellt werden und zum Strassenraum gehören, in Eigentum und baulichem Unterhalt beim Kanton verbleiben. Damit soll die Handlungsfreiheit auch für zukünftige Generationen über den ganzen Strassenraum erhalten bleiben und besser auf allfällige, zukünftige veränderte Anforderungen reagiert werden können. Der betriebliche und kleine bauliche Unterhalt wird aber weiterhin durch die Gemeinden getragen.

Die Kosten für den baulichen Unterhalt von reinen Radwegen sind erfahrungsgemäss aufgrund der geringeren Belastungen gegenüber Strassen als verhältnismässig niedrig einzustufen. Eine Beleuchtung der Radrouten im Ausserortsbereich ist (zumindest seitens Kanton Basel-Landschaft) nicht vorgesehen, sodass hieraus keine Folgekosten entstehen. Falls einzelne Routen beleuchtet werden, sind die Betriebskosten (Strom) durch die zuständige Gemeinde zu tragen. Nach erfolgter Studie zur Weiterentwicklung des Radroutennetzes im Rahmen der hier beantragten Ausgabe soll nachfolgend für allfällige Projektrealisierungen eine weitere Ausgabe im Landrat beantragt werden.

2.5.4. Weitere Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen

Eine genaue Kosten - Nutzen Betrachtung beim Radroutenausbau ist sehr schwierig, da zum jetzigen Zeitpunkt nicht genau prognostiziert werden kann, wie viele Velofahrer die neue Radverkehrsinfrastruktur nutzen werden.

Generell kann, basierend auf einer Untersuchung des Bundes, festgehalten werden, dass neue Radverkehrsanlagen einen grossen volkswirtschaftlichen Nutzen aufweisen, insbesondere im Bereich der Gesundheit. Epidemiologische Studien zeigen auf, dass ein Zusammenhang besteht zwischen körperlicher Aktivität beim Velofahren und einem verringerten Risiko bezüglich Diabetes, Herzkreislauferkrankungen, verschiedenen Krebsarten, Demenz und Depressionen. Der verbesserte Gesundheitszustand führt zu einer Reduktion von Krankheitsfällen und somit zu Einsparungen bei den medizinischen Heilungskosten. Die Vermeidung dieser Kosten führt zu

realen Ressourceneinsparungen bei Dritten (vgl. ARE-Bericht 2016: Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz).

2.6. Finanzrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 36 Abs. 1 lit. C des Finanzhaushaltgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

2.7. Ergebnis des allfälligen Vernehmlassungsverfahrens

Folgende Gemeinden sind mit der Vorlage einverstanden:

- Bubendorf
- Duggingen
- Lausen

Folgende Gemeinden verzichten auf eine Stellungnahme:

- Ettingen
- Oberwil
- Ormalingen
- Pfeffingen
- Bretzwil

Der Verband Basellandschaftlicher Gemeinden hat folgende Stellungnahme abgegeben:

Wir müssen feststellen, dass gemäss dieser Vorlage nicht mehr das gesamte im Kantonalen Richtplan (KRIP) festgesetzte Radroutennetz von 297 km ausgebaut werden soll, sondern zumindest 28 km davon nicht mehr zur Ausführung vorgesehen sind.

Zu den noch nur Umsetzung vorgesehenen Radrouten-Teilstücken und speziell auch zu den nicht mehr zur Realisierung vorgesehenen müssen und können einzig die betroffenen Gemeinden und Regionen im Detail Stellung nehmen. Der VBGL verzichtet zu deren Gunsten auf eine eigene Stellungnahme und ersucht Sie, die Stellungnahmen der Gemeinden bzw. Regionen zu den einzelnen Projekten in der Vorlage zu berücksichtigen und insbesondere die vorhandenen Schwachstellen durch entsprechend geeignete Massnahmen zu beheben.

Folgende Gemeinde schliessen sich der Stellungnahme des VBGL an:

- Bennwil
- Therwil
- Waldenburg

Von der Gemeinde **Allschwil** wurde folgende Stellungnahme abgegeben:

Der Gemeinderat hat die Unterlagen geprüft und kann Ihnen dazu folgendes mitteilen:

Allgemeines

Der Gemeinderat von Allschwil begrüsst es, dass mit der vorliegenden Landratsvorlage ein wichtiger Schritt in Richtung Abschluss des Ausbauprogramms der kantonalen Radrouten eingeleitet wird.

Die Gemeinde Allschwil ist mit zwei kantonalen Radrouten von diesem Ausbauprogramm direkt betroffen. Einerseits handelt es sich um die kantonale Radroute entlang des Hegenheimermattweg, welche im Rahmen der Korrektur und Umgestaltung realisiert werden soll und andererseits um die Verbindung zwischen Oberwil und Allschwil, welche entgegen den Ausführungen in Ihrem Entwurf der Vorlage an den Landrat noch nicht gänzlich fertiggestellt ist.

Kantonale Radroute Hegenheimermattweg

Im Rahmen der Korrektur und Umgestaltung Hegenheimermattweg, Abschnitt Grabenring bis Kantonsgrenze Basel-Stadt, wird die Kantonale Radroute mittels einem kombinierten 4.5 m breiten Rad- und Fussweg ausgebaut. Mit dieser Massnahme wird die Sicherheit für den Langsamverkehr auf einer Länge von 1.5 km erhöht. Gestützt auf den RRB Nr. 1005 vom 4. Juli 2017 wurde zwischen dem Kanton Basel-Landschaft und der Gemeinde Allschwil eine Vereinbarung über eine hälftige Kostenbeteiligung an den Erstellungskosten dieser Radroute entlang des Hegenheimermattwegs abgeschlossen. Die Realisierungskosten dieses Rad- und Fussweges sind mit CHF 1'980'000.00 veranschlagt.

Abzüglich und vorbehaltlich des Bundesbeitrages aus dem Agglomerationsprogramm Basel (2. Generation) beträgt die Kostenbeteiligung des Kantons Basel-Landschaft CHF 830'000.00. Die Kostenbeteiligung ist an den Vorbehalt der Genehmigung der vorliegenden Vorlage an den Landrat zum Verpflichtungskredit zum Abschluss des Ausbaus der kantonalen Radrouten geknüpft.

Im Entwurf der Vorlage an den Landrat sind im Kapitel 2.3.3 die Einzelprojekte in einer Tabelle auf Seite 12 aufgeführt. Hierbei sind die Kosten für das Projekt Allschwil, Hegenheimermattweg mit CHF 2.0 Mio. inkl. MWST beziffert. In Anbetracht, dass für den Verpflichtungskredit noch Sparmassnahmen gesucht werden, kann der aufgeführte Betrag von CHF 2.0 Mio. auf Basis der Vereinbarung nach RRB Nr. 1005 entsprechend um CHF 1.0 Mio. reduziert werden.

Die Genehmigung dieses Verpflichtungskredits ist für die Gemeinde Allschwil somit ein wichtiger Bestandteil des Vorhabens zur Korrektur und Umgestaltung Hegenheimermattweg.

Kantonale Radroute Oberwil • Allschwil

Im Rahmen des bestehenden Ausbauprogramms der kantonalen Radrouten wurden bisher zwei von drei Etappen der kantonalen Radroute Oberwil - Allschwil realisiert. Diese Tatsache ist nicht kongruent mit den Ausführungen im Entwurf der Vorlage an den Landrat bzw. dem der Vorlage beiliegenden Anhang.

Die 1. Etappe (Oberwil Gymnasium - Familiengärten "Im Buech") wurde im Juli 2014 und die 2. Etappe (Oberwil Familiengärten "Im Buech" - Allschwil Herrenweg) im August 2015 fertiggestellt. Für die 3. Etappe (Allschwil Herrenweg - Dorfplatz) wurde eine neue Linienführung mit baulichen Optimierungen über den Winzerweg - Am Grubenrand - Holeweg - Ochsen-gasse gewählt. Hierfür liegt ein Bauprojekt vom 9. Juli 2015 vor.

Zur Realisierung dieser 3. Etappe ist es notwendig, den Winzerweg, der von Spaziergängern und landwirtschaftlichen Fahrzeugen stark frequentiert wird, nach den Vorgaben der Projektierungsrichtlinie Radverkehrsanlagen im Kanton Basel-Landschaft auf eine Normbreite von 3.50 m (Komb. Fuss-/Radweg im Gegenverkehr mit landwirtschaftlichem Verkehr) auszubauen. Auf Basis dieser Forderung der Gemeinde Allschwil wie auch aus finanziellen Überlegungen war von Seite des Tiefbauamts vorgesehen, den Ausbau der 3. Etappe Oberwil - Allschwil in den nun zur Vernehmlassung vorliegenden Verpflichtungskredit aufzunehmen. Leider wurde dies nicht wie vorgesehen berücksichtigt und so fordern wir Sie nun auf, den Ausbau der 3. Etappe der kantonalen Radroute Oberwil - Allschwil in den abschliessenden Verpflichtungskredit zusätzlich aufzunehmen und die der Vorlage angehängte Übersichtskarte der Radroutenprojekte entsprechend anzupassen. Die Kostenbeteiligung der Gemeinde Allschwil für den Abschnitt "Am Grubenrand" haben wir bereits in unser Budget 2018 eingestellt.

Antwort BUD:

- Allschwil Hegenheimermattweg:

Bei den Kosten der einzelnen Projekte muss in der Vorlage stets vom Brutto-Prinzip ausgegangen werden. Das bedeutet, dass sowohl die Gemeindebeteiligung wie auch die Bundesgelder aus dem Agglomerationsprogram darin enthalten sind.

- Radroute Allschwil – Oberwil, 3. Etappe:

Wir erachten diese Massnahme nicht als Ausbauprojekt, sondern als potenzielle Ausbaumassnahme im Sinne der „Erhaltung der Nutzerfreundlichkeit“. Daher ist dieses Projekt nicht in der Projektliste, jedoch in der betreffenden Textpassage erwähnt (Kap. 2.3.3, S. 13). Eine Finanzierung des Kostenanteils Kanton ist somit mit Genehmigung dieser Vorlage gesichert. Eine Umsetzung im Jahr 2018 sehen wir, aufgrund der noch zu leistenden Projektierungsarbeiten und Prozessschritte als unrealistisch an. Es kann frühestens 2019 mit einer Realisierung der erwähnten Bauarbeiten begonnen werden. Die Detailfragen der Ausführung werden mit der Gemeinde Allschwil koordiniert.

Von den Gemeinden **Aesch, Arlesheim, Birsfelden, Dornach, Münchenstein, Muttenz, Pfeffingen** und **Reinach** wurde folgende gemeinsame Stellungnahme abgegeben:

Die Birsstadt-Gemeinden Aesch, Arlesheim, Birsfelden, Dornach, Münchenstein, Muttenz, Pfeffingen und Reinach (im Folgenden auch als Energieregion Birsstadt bezeichnet) arbeiten, unter anderem im Energiebereich, seit einigen Jahren erfolgreich zusammen und wollen ihre Anliegen mit einer gemeinsamen Stellungnahme einbringen.

Dass manche Gemeinden erst in einem zweiten Schritt angeschrieben wurden, ist aus Sicht der Energieregion Birsstadt bedauerlich. Auch wenn viele Gemeinden nicht unmittelbar von Ausbauprojekten betroffen sind, wird doch eine Aussage über den Stand des Netzes gemacht - hierzu sollen klar alle Gemeinden eine Aussage machen können.

Vorbemerkungen und Generelles

Der Kanton Basel-Landschaft hat eine Landratsvorlage ausgearbeitet, um einen Nachfolgekredit zur Fertigstellung des rund 300 km langen Radroutennetzes sowie um den Erhalt der Nutzerfreundlichkeit und die zukünftige Weiterentwicklung des Radroutennetzes zu beantragen. Die Birsstadt Gemeinden Aesch, Arlesheim, Birsfelden, Dornach, Münchenstein, Muttenz, Pfeffingen und Reinach begrüssen die Landratsvorlage da einerseits wichtige und Langjährig diskutierte Langsamverkehrsverbindungen in der Birsstadt Bestandteil des beantragten Nachfolgekredits sind und andererseits, weil die Energie Region Birsstadt Gemeinden Massnahmen zur Änderung des Modal-Splits zugunsten des Langsamverkehrs unterstützen. Dafür sind sowohl eine Fertigstellung des kantonalen Radroutennetzes sowie auch eine Weiterentwicklung des Netzes grundlegend.

Die Energieregion Birsstadt Gemeinden unterstützten die Strategie, das regionale Veloroutennetz mit gemeindeübergreifenden Ergänzungen zu verbessern. Die Förderung des Langsamverkehrs bedingt ein sicheres und attraktives Netz sowie gute Abstellplätze.

Die Reduktion des Verpflichtungskredits um 3 Mio. Franken wird hingegen bedauert.

Ohne auf einzelne Details eingehen zu wollen, ist das Netz aus Sicht der Gemeinden nicht als "bereits ausgebaut" zu betrachten, da es auch in den grünen Bereichen der Karte viele einzelne Punkte gibt, die nach wie vor optimierungsbedürftig sind. Die grüne Signatur der Karte suggeriert, dass alles in Ordnung ist, was nicht der Realität der Velofahrer/-innen entspricht. Entsprechen ist die kontinuierliche Weiterentwicklung zentral. Denn nur ein wirklich attraktives Netz der kantonalen Velorouten kann einen Beitrag zur Entlastung des insbesondere in den Spitzenstunden überlasteten Verkehrssystems MIV und ÖV in der Region und zur Förderung einer gesunden, ökologischen Fortbewegungsart leisten. Das vorgeschlagene Massnahmenpaket ist in dem Sinne aus Sicht der Energieregion Birsstadt lediglich ein erster Schritt. Weitere Investitionen sind unabdingbar.

Die planerischen Grundlagen für die Weiterentwicklung der kantonalen Radrouten sollen mit den Gemeinden und Regionen, in unserem Fall mit der Energieregion Birsstadt, entwickelt werden. Die Energieregion Birsstadt erarbeitet aktuell wichtige Studien zum Thema Mobilität. Eine davon ist die Studie "Optimierung des Langsamverkehrsnetzes". Die gemeindeübergreifende Schwachstellenanalyse der Velorouten soll die Grundlage für die Erstellung eines sicheren und

komfortablen Veloroutennetzes ohne Barrieren und Unterbrüche, inkl. einer genügenden Anzahl zweckdienlicher Abstellanlagen schaffen. Querverbindungen, Fussgängersicherheit und Schnellrouten für E-Bikes sind gesondert anzuschauen.

Das Studienergebnis werden wir Ihnen Mitte 2018 zustellen. Ausserdem wird die Energieregion Birsstadt dem Agglomerationsprogramm wichtige Langsamverkehrsmassnahmen präsentieren können.

Weiter nimmt im November 2017 die Birsstadt-Arbeitsgruppe "siedlungsverträgliche Kantonsstrassen" ihre Arbeit auf, in welcher auch der Kanton vertreten ist. In dieser spielt unter anderem auch die Sicherheit der Fussgänger/-innen und Velofahrer/-innen eine Rolle. Ziel sind u.a. allg. Grundsätze für die Gestaltung der Kantonsstrassen, welche diese Bereiche

siedlungsverträglicher und sicherer für den Langsamverkehr machen sollen. Die Energieregion hofft, dass Ergebnisse aus der Arbeitsgruppe in die weiteren kantonalen Planungen einfließen. Ausserdem bitten wir um eine fristgerechte Umsetzung generell von allen Projekten im Kanton Basel- Landschaft, da eine Verzögerung der Realisierung der im Agglomerationsprogramm enthaltenen Radroutenprojekte ein Malus für das gesamte Agglomerationsprogramm Basel darstellen kann und die entsprechenden Bundesbeiträge nicht mehr abrufbar sind.

Aus der Aufteilung der Jahrestanchen kann kein Umsetzungsplan erkannt werden. Wir erwarten nach Genehmigung der Landratsvorlage eine verbindliche Aussage über die vorgesehene Aufteilung der jeweiligen Projekte, damit allfällige Nebenprojekte und Investitionskosten eingeplant werden können.

Bemerkungen zu den Projekten

Folgende Punkte möchten wir betonen:

Gemeinde Reinach

Neue Velo- und Fusswegverbindung Reinach - Dornach

Die Gemeinde Reinach begrüsst die Landratsvorlage, da einerseits die wichtige und langjährig diskutierte Langsamverkehrsverbindung Dornach - Reinach Bestandteil des beantragten Nachfolgekredits ist und andererseits, weil die Gemeinde Reinach Massnahmen zur Änderung des Modal-Splits zugunsten des Langsamverkehrs unterstützt. Dafür sind sowohl eine Fertigstellung des kantonalen Radroutennetzes sowie auch eine Weiterentwicklung des Netzes grundlegend.

Bekanntlich unterstützt die Gemeinde Reinach das Vorhaben einer neuen Velo-/ Fusswegverbindung vom Arbeitsgebiet Kägen in Reinach zum Bahnhof Dornach/Arlesheim, inklusive neuer Brücke über die A18. Diese Infrastruktur ist essentiell für eine bessere Erschliessung des Arbeitsgebietes Kägen sowie für eine effiziente Anbindung der Birsstadt an die S-Bahn. Das Gebiet Kägen ist für den Langsamverkehr schlecht erschlossen.

Als Folge der positiven Arbeitsplatz- und Wohnstandortentwicklung hat sich die allgemeine Verkehrssituation auf der tangentialen Achse Dornach-Reinach bezüglich der Erschliessung, der Kapazitäten und des Parkierens deutlich verschlechtert. In Spitzenstunden ist die wichtige MIV-Verbindung Bruggstrasse regelmässig überlastet, was auch Konsequenzen für den ÖV (Buslinien im Mischverkehr) hat.

Das Gebiet Kägen ist wichtiger Wirtschaftsstandort und Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung. Für die Gemeinde ist ein «gesundes», funktionierendes und nachhaltiges Gewerbegebiet wichtig. Damit dies auch in Zukunft so bleibt und vorhandene Defizite angepackt werden, beabsichtigt die Gemeinde unter dem Arbeitstitel «Kägen2035» einen neuen partizipativen Prozess zu lancieren. Das Ziel ist die Entwicklung eines konsolidierten und realistischen Massnahmenkataloges für die Vision Kägen 2035. Das Thema Erschliessung / Verkehr wird ebenfalls angegangen.

Ausserdem entwickelt die Gemeinde Reinach, im Rahmen des Förderprogrammes "Mobilitätsmanagement in Unternehmen" des Bundesamts Energie (BFE), ein betriebs- bzw. arealbezogenes Mobilitätsmanagement mit ausgewählten Unternehmen im Kägen. Dies mit dem Ziel, gemäss dem Raumkonzept Birsstadt den Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Langsamverkehrs (LV) zu verändern. Damit sollen die aktuellen Kapazitätsprobleme auf dem Strassennetz zumindest nicht weiter verschärft werden. Gelingen kann dies aber nur, wenn eine attraktive und sichere Langsamverkehrsrouten zur Verfügung steht.

Direkt an der Bruggstrasse liegt auch das Transformationsgebiet "Stöcklin-Areal" in Aesch und Reinach. Geplant ist hier im Sinn der Siedlungsentwicklung nach Innen ein neues Stadtquartier mit insgesamt 244 Wohnungen und 17'800m² Gewerbeflächen. Eine sichere Fuss- und Veloverbindung ins Reinacher Zentrum und nach Dornach ist auch hier Grundvoraussetzung für ein attraktives Wohn- und Arbeitsgebiet.

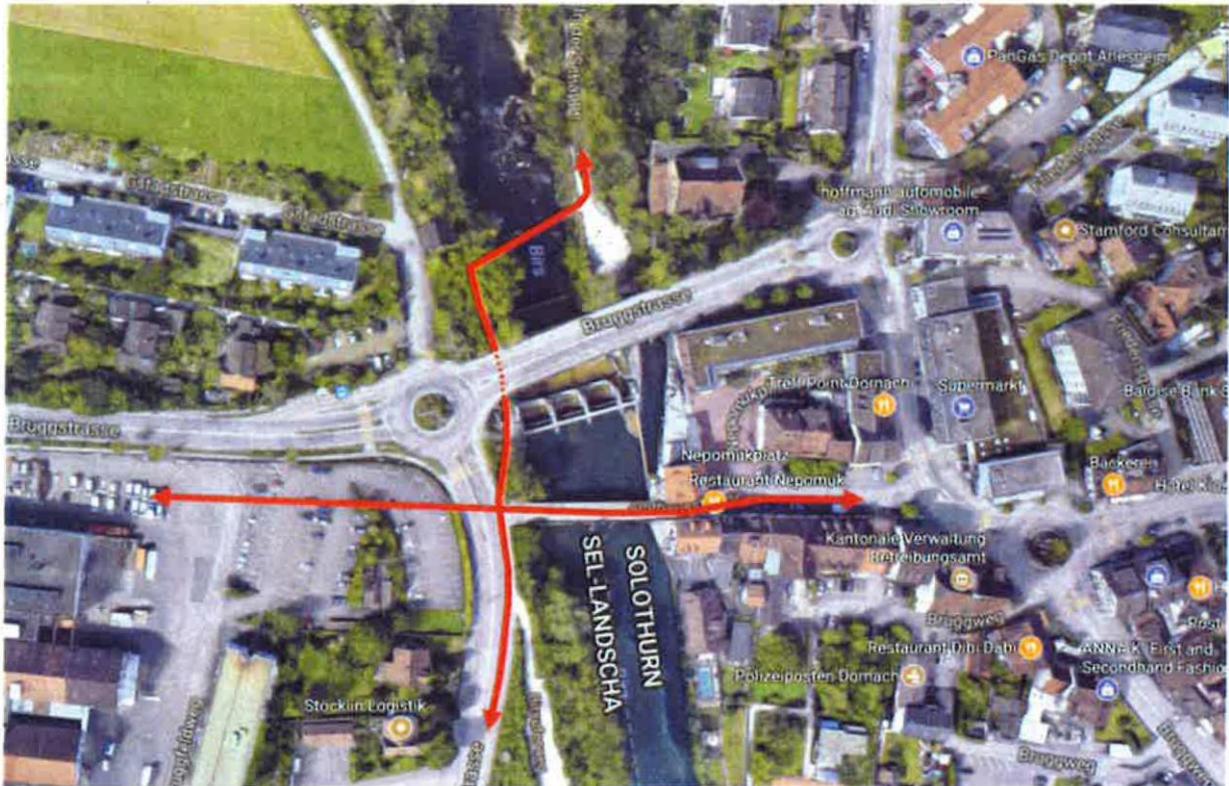
Die geplante Fuss- und Veloverbindung ist ein Schlüsselement für ein attraktives Arbeitsgebiet Kägen, ein attraktives Quartier auf dem Stöcklin -Areal für eine Entlastung des insbesondere durch den Berufsverkehr teilweise überlasteten Verkehrssystems MIV und ÖV. Sie bildet aber keinen Ersatz für die ebenfalls dringende ÖV Verbindung zwischen Dornach und Reinach.

Das Projekt "Neubau von einer Rad- / und Fusswegbrücke und abgetrennter Rad- / und Fussweg" soll laut der Vorlage auch mit Bundesbeiträgen bis 2019 umgesetzt werden. Überraschend, soll sich gemäss Landratsvorlage, Abschnitt 2.5.2. "Projektfinanzierung / Beiträge Dritter", auch die Gemeinde Reinach beteiligen, weil der Radweg auch eine hohe Bedeutung für das lokale Fusswegnetz haben wird. Wir erwarten deshalb eine baldige Aussage seitens des Kantons über die zu tragenden Kosten für die Gemeinde sowie einen entsprechenden Vereinbarungsentwurf.

Gemeinde Arlesheim

Knotenpunkt Dornachbrugg

Wir möchten darauf hinweisen, dass die Problematik "Knotenpunkt Dornachbrugg" mit der Velo-/ Fusswegverbindung vom Arbeitsgebiet Kägen in Reinach zum Bahnhof Dornach / Arlesheim (West-/Ost- Achse), nicht oder nur teilweise gelöst ist. Der Nord-/Süd-Achse soll ebenso Beachtung geschenkt werden. Die im Plan mit grün (bereits ausgebaut) eingezeichnete Veloverbindung von Dornachbrugg via Schappe (Richtung Norden) liegt auf der Hauptverkehrsachse (Birseckstrasse / Talstrasse Arlesheim) und widerspricht den Zielen des KRIP (Objektblatt V3.1) aufs Äusserste. Dasselbe gilt in südlicher Richtung, wo der Veloverkehr via Dornacherstrasse Aesch oder Bruggweg Dornach (Weidenstrasse /Apfelsee) dem für den Langsamverkehr äusserst problematischen Knotenpunkt Dornachbrugg zugeführt wird. In Zusammenhang mit der Entwicklung des "Transformationsgebietes Stöcklin-Areal" (Aesch/Reinach) ist der Situation Rechnung zu tragen. In der Ausführung ist darauf zu achten, dass die zukünftige Velo-/ Fusswegverbindung (Aesch, Dornach, Reinach und Arlesheim) ausserhalb der Hauptverkehrsachse (Fahrzeugverkehr) zu liegen kommt. Verschiedene Studien haben hierfür schon Lösungen aufgezeigt, diese sind in die zukünftige Planung und Mittelverwendung einzubeziehen.



Gemeinde Dornach

Neue Velo- und Fusswegverbindung Reinach - Dornach

Die Gemeinde Dornach begrüsst und unterstützt den Ausbau der Langsamverkehrsrouten im Kanton Basel-Landschaft. Als Bindeglied zwischen den Gemeinden Aesch, Arlesheim, Duggingen und Reinach ist eine gemeinsame Planung jedoch zwingend, so dass die Übergabepunkte an der Kantonsgrenze abgenommen und das "Radnetz" auf dem Gemeindegebiet von Dornach weitergeführt werden kann.

Weiter ist die Gemeinde Dornach auch der Ansicht, dass eine sichere Nord-Süd Radwegverbindung zwischen Arlesheim und Angenstein entlang der Birs (Aggloprogramm), mit der Anbindung der Bahnhöfe Dornach / Arlesheim und Aesch, abseits der Hauptverkehrsachsen notwendig ist und wenn möglich in das Programm aufgenommen werden soll.

Gemeinde Aesch

Radwegverbindung Aesch-Duggingen

Die Gemeinde Aesch begrüsst die Aufnahme der Radwegverbindung Aesch-Duggingen in den Verpflichtungskredit für den Abschluss des Ausbauprogramms kantonale Radrouten und die Weiterentwicklung des Radroutennetzes 2018. Dieses Teilstück des Radwegnetzes als Verbindung von Birs- und Laufental ist ein enorm wichtiger und stark genutzter Fahrweg für die Schülerinnen und Schüler aus Duggingen, welche in Aesch die Oberstufenschule besuchen, wie auch für alle anderen Pendler- und Freizeitradfahrer aus und ins Laufental. Eine möglichst rasche Realisierung dieser Radwegverbindung ist deshalb dringend notwendig.

Die Anmerkungen der Gemeinde Arlesheim zur Radwegverbindung in die Richtungen West/Ost sowie Nord/Süd beim "Transformationsgebiet Stöcklin-Areal" ist ebenso im Sinne der Gemeinde Aesch.

Ergänzend wurde von der **Gemeinde Arlesheim** noch folgende Stellungnahme abgegeben:

In Anlehnung an die Stellungnahme der Energieregion Birsstadt, möchten wir Sie auf die Studie „Umland“ und den Zwischenbericht von „SKK-Landschaftsarchitekten“ sowie der Petition Frischluftpartei Arlesheim (Überweisung an den Regierungsrat; 03.06.16) aufmerksam machen.

Die Petition zeigt die Problematik zur bestehenden Radroute ebenfalls auf, in der Antwort des Kantons werden die Petitionäre auf eine in die Zukunft gerichtete Sanierung der Kantonsstrasse vertröstet. Im Zeitraum 2008-2009 hat Umland im Auftrag des Kantons das Modellvorhaben „Freiraumkonzept Birsstadt“ erarbeitet. Im Zwischenbericht zum Freiraumkonzept Birsstadt werden unter Punkt 3 mögliche Lösungen für Massnahmen zur Durchgängigkeit aufgezeigt. Im Abschnitt Kraftwerk Dornachbrugg bis zur Siedlung In der Schappe weist der rechtsseitige Birsuferweg eine markante Lücke für den Langsamverkehr auf. Im Konzept wurde diese als Schlüsselstelle erkannt.

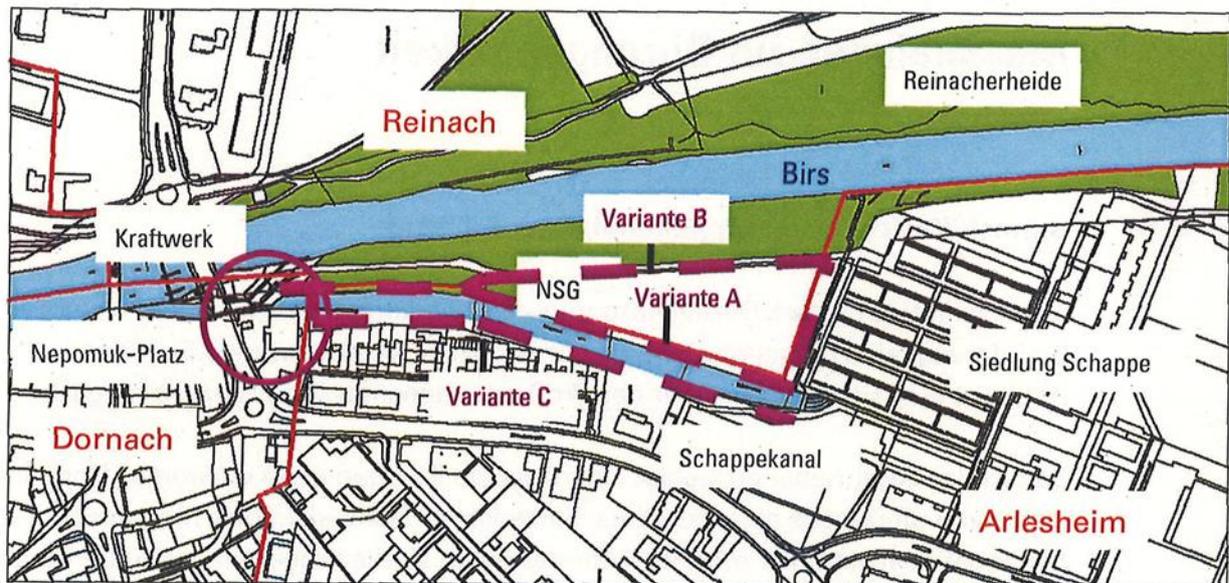


Abb. 3.4 Übersicht Varianten

Die Gemeinde Arlesheim besteht darauf, dass die Überlegungen in das zukünftige Projekt (Schliessung der Radroute Nord-Süd-Achse) einfließen und die Finanzierung über die Kreditvorlage gesichert ist.

Antwort BUD:

Die vorgeschlagenen Linienführungen tangieren teilweise Naturschutzgebiete, zudem ist der Anschluss auf Seite Dornach / Birsbrücke ungeklärt bzw. allgemein nur schwer anzubinden. Wir begrüssen eine Attraktivitätssteigerung des Birsuferwegs für den Langsamverkehr, halten diesen allerdings eher für ungeeignet für eine Funktion im kantonalen Radroutennetz. Nicht zuletzt wäre diese Linienführung nachteilig für die kantonale Radroute Richtung Arlesheim Dorf. Die Vorzugsvariante aus Sicht des Tiefbauamts ist der Lückenschluss auf der Birseckstrasse in Form von beidseitigen Radstreifen, welche im Rahmen der nächsten Strasseninstandsetzung (ca. 2020/21) geprüft werden. Die Kosten dafür können voraussichtlich über bestehende Ausgabenbewilligungen getragen werden. Sollte diese Variante aus irgendwelchen Gründen nicht realisierbar sein, kann die vorgeschlagenen Alternativen allenfalls als Rückfallebene näher untersucht werden.

Von der **Gemeinde Augst** wurde folgende Stellungnahme abgegeben:

Die Gemeinde Augst betreffen drei wesentliche Projekte:

- *Neubau Überführung Frenkendörferstrasse entlang der SBB als Pendler-/ Schülerroute, sichere und direkte Querung der neuen H 3/7 (CHF 3 Mio.)*

- *Giebenacherstrasse: Einrichtung einseitiger (bzw. teilweise beidseitiger) Velo- und Fussverkehrsmassnahmen als Schülerroute und bessere Erschliessung von Augusta Raurica (CHD 2.5 Mio.)*
- *Husmatt in Richtung Füllinsdorf: Befestigung und Ausbau des bestehenden Uferweges zu einem getrennten Rad-/ Wanderweg als Pendlerroute, für Ausflugsverkehr und als Lückenschluss (CHF 0.5 Mio.)*

Der Gemeinderat Augst begrüsst die geplanten Massnahmen zur Verbesserung und Förderung des LIV und im Speziellen der Velorouten.

Von den geplanten drei Massnahmen geniessen die Überführung Frenkendörferstrasse beim Gemeinderat klar die höchste Priorität. Im Hinblick auf die Verlegung der Rheinstrasse an die Autobahn wird die Frenkendörferstrasse eine starke verkehrliche Zusatzbelastung erfahren und dadurch das Kreuzen für dem LIV schwierig und mit grossen Risiken verbunden sein, was heute grösstenteils der Fall ist.

Von der **Gemeinde Biel-Benken** wurde folgende Stellungnahme abgegeben:

Der Gemeinderat Biel-Benken stimmt dem Verpflichtungskredit grundsätzlich zu. Es ist aber zu beachten, dass die Kantonsstrassenabschnitte Leymenstrasse und Neuweilerstrasse gemäss heutigem Stand nicht ausgebaut sind und für diese auch keine Radrouten-Massnahmen beabsichtigt sind. Ein Ausbau dieser Abschnitte wäre allerdings im Hinblick auf die Förderung des Velo- und Langsamverkehrs sehr sinnvoll und dringend notwendig. Gerade die Route über die Neuweilerstrasse via Schönenbuch-Allschwil und zur Novartis wird sehr rege benutzt. Aber auch nach bzw. von Leymen nimmt der Veloverkehr erfreulicherweise stetig zu. Wir beantragen deshalb, dass die beiden Abschnitte Neuweilerstrasse-Allschwil und Leymenstrasse in das Programm aufgenommen werden.

Antwort BUD:

Gemäss Anfrage bei der Gemeinde Biel-Benken und darauffolgende Auskunft des Gemeindeverwalters Enrico Andreotti (Mail vom 08.08.2017) ist der Gemeinderat einverstanden, dass die kantonale Radroute Richtung Leymen künftig nicht mehr über die Leymenstrasse geführt wird, sondern neu über einen bestehenden Feldweg entlang der Birsig (Fortführung Bachgasse), welcher baulich noch etwas optimiert werden muss. Es muss dabei sichergestellt sein, dass auch die Fussgänger (Wanderweg) und die Landwirtschaft (Feldweg) diesen Weg ohne Einschränkungen benutzen können. Zu beachten ist auch, dass der Feldweg nicht zum illegalen Grenzübertritt missbraucht werden kann. Die Kosten für bauliche Optimierungen könnte der Kanton über die bestehende Ausgabenbewilligung abrechnen. Zuvor wird noch abgeklärt, ob die Gemeinde Leymen mit dieser Planung einverstanden ist. Mit dieser neuen Linienführung wird aus Sicht Kanton ein Ausbau entlang der Leymenstrasse hinfällig, welcher ohnehin fragwürdig ohne eine Fortsetzung auf französischem Gebiet gewesen wäre.

Auf der Radroute zwischen Biel-Benken und der Grenze Neuwiller, welche auf der Kantonsstrasse verläuft, verkehren weniger als 3'000 Fahrzeuge pro Tag, was im kantonalen Vergleich einer schwach befahrenen Strasse entspricht. Im Innerortsbereich wird die Führung im Mischverkehr als zweckmässig eingestuft, allerdings ist im kantonalen Mehrjahresprogramm als mittelfristiges Bedürfnis ein bergwärts führender Radstreifen im Steigungsbereich vorgemerkt. Dieser soll entweder vorgängig oder im Rahmen einer nächsten Strasseninstandsetzung realisiert werden. Im Ausserortsbereich wird der Bau eines abgetrennten Radwegs – wie er gemäss den kantonalen Standards nötig wäre – v.a. aufgrund des niedrigen Verkehrsaufkommens als unverhältnismässig angesehen (hohe Kosten und massive Verbreiterung der Strasse nötig). Ausserdem ist die Strasse hier mehrheitlich eben und übersichtlich. Der Neubau eines abgetrennten Radwegs würde zudem ohne eine Fortsetzung auf französischem Gebiet hinterfragt werden. Aus diesen Gründen wird (mit Ausnahme des geplanten Radstreifens) auf einen Ausbau des Radroutenabschnitts zwischen Biel-Benken und der Grenze Neuwiller verzichtet. Im Übersichtsplan (Beilage) wird der Innerortsabschnitt des geplanten Radstreifens neu als gelb (Ausbau ohne Belastung der Ausgabenbewilligung) eingetragen.

Von den **Gemeinden Buus und Maisprach** wurde folgende gemeinsame Stellungnahme abgegeben:

Mittels Schreiben vom 12. April 2017 haben wir die Bau- und Umweltschutzdirektion gebeten, die Möglichkeit eines Radwegs zwischen Buus und Maisprach zu prüfen. Per Schuljahr 2017/18 haben die beiden Gemeinden die Kreisschule Buus- Maisprach gestartet. Die Schülerinnen der 1. und 2. Klasse besuchen die Schule in Maisprach. Von der 3. - 6. Klasse wird der Unterricht in Buus angeboten. Total 130 Schülerinnen besuchen die neu geschaffene Kreisschule. Die älteren Kinder könnten den Schulweg mit dem Rad zurücklegen. Aktuell ist dies nur bedingt auf der kurvigen und teils unübersichtlichen und deshalb gefährlichen Kantonsstrasse mit Postauto- und Lastwagenverkehr möglich. Eine Zufahrt nach Buus neben der Kantonsstrasse ist zurzeit aufgrund der Steigung und der Beschaffenheit der Nebenstrasse nur schwierig möglich. Aus unserer Sicht besteht aktuell also ein grosser Bedarf für einen Radweg zwischen Buus und Maisprach. Unser Gesuch wurde auch durch die Verantwortlichen Personen Ihrer Direktion geprüft und es wurde bereits ein konkretes Projekt mit drei möglichen Varianten ausgearbeitet. Eine erste Sitzung mit den zuständigen Gemeinderäten fand zudem ebenfalls in der Bau- und Umweltschutzdirektion statt.

Die aufgeführten Projekte in der Landratsvorlage befinden sich mehrheitlich im unteren Baselbiet. Es zeigt sich auch, dass der Ausbaustand der Radrouten im unteren Baselbiet weit mehr fortgeschritten ist als im oberen Baselbiet. Wir sind der Meinung, dass aufgrund der vorherig aufgeführten Gründe das Projekt Radweg Buus-Maisprach zwingend in dem nächsten Verpflichtungskredit berücksichtigt werden sollte. Gerade die Region Buus-Maisprach ist bei Velofahrern sehr beliebt. Zudem befindet sich ebenfalls noch das Freibad Buus direkt an dem projektierten Radweg. Wie oben bereits erwähnt, wurde die Kreisschule Buus-Maisprach diesen August gestartet und auch die PrimarschülerInnen der beiden Dörfer würden sich über einen sicheren Schulweg freuen. Zu beachten ist auch, dass mit dem Ausbau eine Durchgängigkeit des Radweges von Rheinfelden bis nach Buus erreicht werden kann. Die beiden Gemeinderäte Buus und Maisprach beantragen deshalb, das Projekt Radweg Buus-Maisprach (Variante C) in die Landratsvorlage aufzunehmen.

Antwort BUD:

Der betreffende Abschnitt im Radroutennetz war bislang primär als Verbindung für den Freizeitverkehr bekannt. Wegen der erwähnten neuen Kreisschule hat sich die Zielgruppe für einen potenziellen neuen Radweg erweitert. Schüler und Pendler zählen zum Alltagsverkehr, für welchen der Kanton den Auftrag besitzt, die kantonalen Radrouten entsprechend auszubauen. Auf Grundlage des Gesuchs der beiden Gemeinden Buus und Maisprach wurde ein grober Variantenvergleich erstellt, um sowohl die Machbarkeit als auch die Kosten für solch ein Bauvorhaben abschätzen zu können. Die vom Tiefbauamt BL und den Gemeinden favorisierte Variante ist mit ca. CHF 1.5 Mio. (Kosten Projektierung und Bau) zu veranschlagen. Da die im kantonalen Investitionsprogramm eingestellten Finanzen begrenzt sind und mit den in dieser Vorlage enthaltenen Projekten bereits ausgereizt sind, wird nun das beantragte Radroutenprojekt neu als Reserveprojekt in die Vorlage aufgenommen. Falls eines der bisher eingestellten Projekte nicht realisiert werden kann oder eine starke Verzögerung erleidet, wird der Radweg Buus – Maisprach im Rahmen dieser Ausgabenbewilligung umgesetzt. Sollten keine finanziellen Mittel für die Realisierung bereitstehen, soll die Umsetzung notfalls mithilfe einer separaten Ausgabenbewilligung beantragt werden.

Von der **Gemeinde Gelterkinden** wurde folgende Stellungnahme abgegeben:

Für den Abschluss des Ausbauprogramm kantonale Radrouten beantragt der Regierungsrat dem Landrat einen Verpflichtungskredit von CHF 20 Mio. Aufgrund des restlichen Ausbauprogramms gemäss Vorlage ist es offenbar vorgesehen, einen Anteil von insgesamt 28 km des KRIP-

Radroutennetzes nicht auszuführen. Diese Strecken befinden sich vor allem im Oberen Baselbiet (z.B. Gelterkinden – Tecknau).

Dazu ist festzustellen, dass eine Radroute auch als „ausgebaut bzw. fertiggestellt“ gelten kann, wenn sie auf einer Kantonsstrasse verläuft und bauliche Massnahmen aufgrund des engen Strassenquerschnittes oder der Topographie nur mit hohen Kosten möglich sind. Dies ist der Fall, wenn in Abwägung zum bestehenden /kleinen(Motorfahrzeug-Verkehrsaufkommen mögliche Massnahmen als unverhältnismässig beurteilt und der Mischverkehr als genügend sicher eingestuft wird.

Vor einem definitiven Verzicht muss für alle im Plan orange eingetragenen Strecken (= keine Radrouten-Massnahmen geplant) zumindest abgeklärt werden, ob die vorstehenden erwähnten Kriterien erfüllt sind (unverhältnismässige Kosten und Mischverkehr genügend sicher). Und falls die Abklärungen ergeben, dass nicht beide Kriterien erfüllt sind, ist die Strecke ins Ausbauprogramm aufzunehmen.

Insbesondere im Fall der Verbindung Gelterkinden – Tecknau bezweifelt der Gemeinderat, ob beide Kriterien zutreffen.

Antwort BUD:

Auf der Radroute zwischen Gelterkinden und Tecknau, welche auf der Kantonsstrasse verläuft, verkehren ca. 3'600 Fahrzeuge pro Tag, was im kantonalen Vergleich einer eher schwach befahrenen Strasse entspricht. Im Innerortsbereich wird die Führung im Mischverkehr als zweckmässig eingestuft, während ein Ausbau bspw. zu einer Kernfahrbahn unverhältnismässig hohe Kosten und Eingriffe in das bebaute Umfeld mit sich führen würde. Im Ausserortsbereich kann bei Tempo 80 ein gewisses Gefährdungspotenzial für VelofahrerInnen abgeleitet werden. Daher wurde ein Teil des bestehenden Trottoirs bereits für den Veloverkehr freigegeben. Im Rahmen der nächsten Strasseninstandsetzung wird geprüft, ob die bestehenden Trottoirs vollständig für den Veloverkehr (richtungsgetreunt) zugelassen werden können, da das Fussverkehrsaufkommen vermutlich eher gering ist. Bestenfalls können noch fehlende Trottoirabschnitte im Rahmen des Projekts baulich ergänzt werden.

Der Ausbau des angesprochenen Abschnitts wird als Bedürfnis des Veloverkehrs in das Mehrjahresprogramm des Tiefbauamts aufgenommen, damit darauf im anstehenden Strassen-sanierungsprojekt Rücksicht genommen werden kann. Die Kosten für allfällige Realisierungen können voraussichtlich über bestehende Ausgabenbewilligungen getragen werden. Folglich wird die zu beantragende Ausgabensumme nicht erhöht. Im Übersichtsplan (Beilage) wird der Ausserortsabschnitt neu als gelb (Ausbau ohne Belastung der Ausgabenbewilligung) eingetragen.

Von der **Gemeinde Grellingen** wurde folgende Stellungnahme abgegeben:

Der Gemeinderat Grellingen begrüsst den Ausbau des restlichen Radroutennetzes und bedauert die Kürzung der dafür notwendigen finanziellen Mittel.

Es ist dem Gemeinderat ein grosses Anliegen und er bittet Sie deshalb dringend, dass der Abschnitt Grellingen-Zwingen ausgebaut wird und nicht Sparmassnahmen zum Opfer fällt.

Von der **Gemeinde Hölstein** wurde folgende Stellungnahme abgegeben:

Mit Schreiben vom 28. Juli 2017 hat sich der Verband Basellandschaftlichen Gemeinden zur Vorlage geäussert und uns mit einer Kopie davon bedient. Wir möchten zum Ausdruck bringen, dass wir uns vollumfänglich dieser Stellungnahme des VBLG anschliessen.

Ergänzend möchten wir als eine von den geplanten Massnahmen direkt betroffenen Gemeinde eindringlich den Wunsch mit deponieren, dass die seit Jahren im Gespräch stehende und längst dringlich gewordene Veloverbindung Bubendorf-Hölstein eine vorrangige Position erhalten soll und keinesfalls wegen anderer Prioritäten oder Spargedanken erneut in den Hintergrund treten muss. Wir argumentieren hier im Interesse einer ganzen Region und danken den Verantwortlichen dafür.

Von der **Gemeinde Känerkinden** wurde folgende Stellungnahme abgegeben:

Der Gemeinderat hat die Vorlage eingehend behandelt, einerseits versteht der Rat des im Richtplan definierten Auftrags, das Ausbauprogramm Radrouten bis 2020 fertigzustellen um die noch offenen Lücken im Radroutennetz zu schliessen. Andererseits wird dazu erneut eine Investition von rund CHF 20 Mio. notwendig sein. Bereits wurden rund CHF 25.0 Mio. (Länge: 252 km) in den Ausbau des Netzes investiert. Für die restlichen rund 50 km soll nun erneut ein Kredit von CHF 20 Mio. gesprochen werden, für Radrouten, die nach unserer Ansicht, nicht einer zwingenden Notwendigkeit bedürfen.

Eine solch hohe Ausgabe in Zeiten finanzieller Engpässe und Minuszahlen, scheint uns zum heutigen Zeitpunkt nicht gerechtfertigt. Der Gemeinderat lehnt deshalb einen weiteren Ausbau des kantonalen Radroutennetzes ab und schlägt vor, dieses Vorhaben bei einer gesunden Finanzlage wider zur Diskussion zu stellen.

Von der **Stadt Liestal** wurde folgende Stellungnahme abgegeben:

In der Stadt Liestal werden derzeit diverse Quartierplanungen realisiert. Weitere grosse Wohnüberbauungen sind in der Planungsphase. Dies generiert zwangsläufig Mehrverkehr bei allen Nutzergruppen.

Um künftigen Herausforderungen gewachsen zu sein, ist eine nachhaltige und zukunftsfähige Verkehrsplanung entscheidend. Ein sicheres und attraktives Fuss- und Radwegnetz erachten wir als wesentlichen Bestandteil. Dabei übernehmen gerade auch die kantonalen Radrouten neben ihrer verbindenden Funktion auch eine für die Stadt wichtige Erschließungsfunktion.

Wir würdigen und begrüßen die in den letzten Jahren erfolgten Massnahmen auf den kantonalen Radrouten. Sie leisten einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Insbesondere gilt dies für die Rheinstrasse zwischen dem Schauenburgkreisel bis und mit Kantonalbankkreuzung, die neuen Radwege auf der Überdeckung HPL, die Neumarkierung der Radstreifen auf der Kasernenstrasse zwischen dem Knoten Altmarkt und dem Knoten Militärstrasse und zahlreichen weiteren kleinen aber sehr wirksamen Massnahmen.

Aus Sicht der Stadt Liestal besteht für die Zukunft aber nicht nur ein Handlungsbedarf für die Fertigstellung des kantonalen Radroutennetzes, sondern insbesondere auch ein dringender Handlungsbedarf in Bezug auf die Behebung von bestehenden Schwachstellen. Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, Sie auf die aus unserer Erfahrung wichtigsten Schwachstellen im Stadtgebiet hinzuweisen:

- *Kasernestrasse im Abschnitt vom Knoten Kasernenstrasse - Militärstrasse bis Zentrum Altstadt. Dies ist ein gefährlicher Abschnitt für Radfahrer in beide Richtungen. Vom Knoten Kasernenstrasse - Militärstrasse Richtung Zentrum ist die Situation vor allem infolge der längs parkierten PW's gefährlich.*
- *Knoten Kasernenstrasse - Militärstrasse: nach wie vor bestehen gefährliche Linksabbiegebeziehungen sowohl von der Kasernenstrasse in die Militärstrasse wie umgekehrt.*
- *Rheinstrasse 100 m vor und nach dem Kreisel Schauenburg: die Anbindung an die kantonale Radroute ist immer noch gefährlich wegen zweimaliger Kreuzung der stark befahrenen Rheinstrasse. Trotz neuer Markierung bleibt die Sicherheit eingeschränkt.*
- *Rheinstrasse / Eichenweg: Die Linksabbiegebeziehung ist trotz neuer Markierung infolge hoher Dichte und Geschwindigkeit der Autofahrenden immer noch gefährlich.*
- *Erzenbergstrasse von Füllinsdorf bis zur Einmündung Gestadeckbrücke: es fehlt ein durchgehender beidseitiger Radstreifen zur Erhöhung der Fahrsicherheit.*
- *Diverse kleinere Verbesserungsmöglichkeiten bei der Signalisation der Radrouten.*

Angesichts der genannten Schwachstellen bitten wir Sie, im Investitionskredit nicht nur die finanziellen und personellen Mittel für die Komplettierung des noch nicht vollständigen Netzes,

sondern auch genügend Ressourcen für die Behebung der bestehenden Schwachstellen vorzusehen. Wir bitten Sie weiter darum, die Planung der Schwachstellenbehebung in der Landratsvorlage aufzuzeigen und zu terminieren.

Antwort BUD:

Für die genannten Schwachstellen bestehen folgende Planungen:

- Kasernenstrasse (Abschnitt Knoten Kasernenstrasse/ Militärstrasse bis Zentrum Altstadt): Die Kasernenstrasse wird Bestandteil des neu geplanten Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzepts Liestal-Ost (Rosen-, Militär-, Kasino- und Kasernenstrasse). Im Rahmen dieses Konzepts soll die Hierarchisierung und entsprechende bauliche Ausgestaltung des Kantonsstrassennetzes beurteilt werden. Zudem sind Verbesserungen für alle Verkehrsträger anzustreben. Auf der Kasernenstrasse (kantonale Radroute) sind Radverkehrsmassnahmen bereits als Bedürfnis des Veloverkehrs im kantonalen Mehrjahresprogramm angemeldet. Dementsprechend sind diese im Rahmen der Planung zu prüfen. Eine Umsetzung allfälliger Massnahmen wird voraussichtlich frühestens ab 2023 möglich sein. Die Ausgabenbewilligung wird durch dieses Projekt nicht belastet, die Umsetzung wird durch eine separate Ausgabenbewilligung erfolgen.
- Rheinstrasse:
Grundsätzlich sollen im Rahmen der Rubrik „Erhalt der Nutzerfreundlichkeit des Radroutennetzes“ (s.o.) diverse bauliche Massnahmen auf dem bereits ausgebauten kantonalen Radroutennetzes möglich sein, sofern sie erforderlich sind. Die hier von der Stadt Liestal genannten Örtlichkeiten sind als punktuelle Schwachstellen anzusehen und können zu gegebener Zeit beurteilt werden. Es ist jedoch vorab festzuhalten, dass Erschliessungen des nachgeordneten Strassen- und Radroutennetzes nicht in die Zuständigkeit des Kantons fallen.
- Erzenbergstrasse von Füllinsdorf bis zur Einmündung Gestadeckbrücke:
Die Erzenberg- bzw. Fraumattstrasse ist insbesondere im südlichen/östlichen Bereich nur ca. 6.0 m breit. Im nördlichen Abschnitt existiert eine Strassenbreite von ca. 6.70 – 7.0 m. Der DTV beträgt ca. 5'900 Fz (Zählung 2015). Die Einrichtung von normgerechten Radstreifen erfordert eine Fahrbahnbreite von 9.0 m. Dazu würde aus Sicht Tiefbauamt BL auf dem gesamten Abschnitt ein unverhältnismässig grosser Eingriff ins Umfeld resultieren (u.a. Abriss von Häusern). Eine Kernfahrbahn würde eine Breite von mindestens 7.50 m erfordern. Dies wäre zumindest auf dem nördlichen Abschnitt denkbar, wo es aber nicht zu Lasten der bestehenden Trottoirs gehen dürfte. Aus Gründen der Nachhaltigkeit empfiehlt es sich, diese Massnahme nicht gesondert, sondern im Rahmen der nächsten Strasseninstandsetzung zu prüfen. Dabei ist zu beachten, dass mit Eröffnung des Radwegs auf dem HPL-Tunnel eine neue sichere Route im Ergolzthal und somit eine räumlich nahe Alternative zur Erzenberg-/ Fraumattstrasse hinzu gewonnen werden konnte. Somit müsste bspw. beurteilt werden, ob die neuen Radstreifen nur im direkten Umfeld der Schulen eingerichtet werden sollen, wo vermutlich der grösste Handlungsbedarf besteht. Hierbei ist stets zu beachten, dass die Fraumatt- und Erzenbergstrasse zur Abtretung an die Stadt Liestal vorgesehen sind und dementsprechend alternative Massnahmen (z.B. Tempo 30) geprüft werden könnten. Aufgrund dieser Unsicherheiten wird auf die Berücksichtigung dieses Radroutenabschnitts in dieser Vorlage verzichtet.
- Diverse kleinere Verbesserungsmöglichkeiten bei der Signalisation der Radrouten:
Solche Massnahmen sind stets im Rahmen der Unterhaltsarbeiten der Abteilung Signalisation des Tiefbauamts BL möglich.

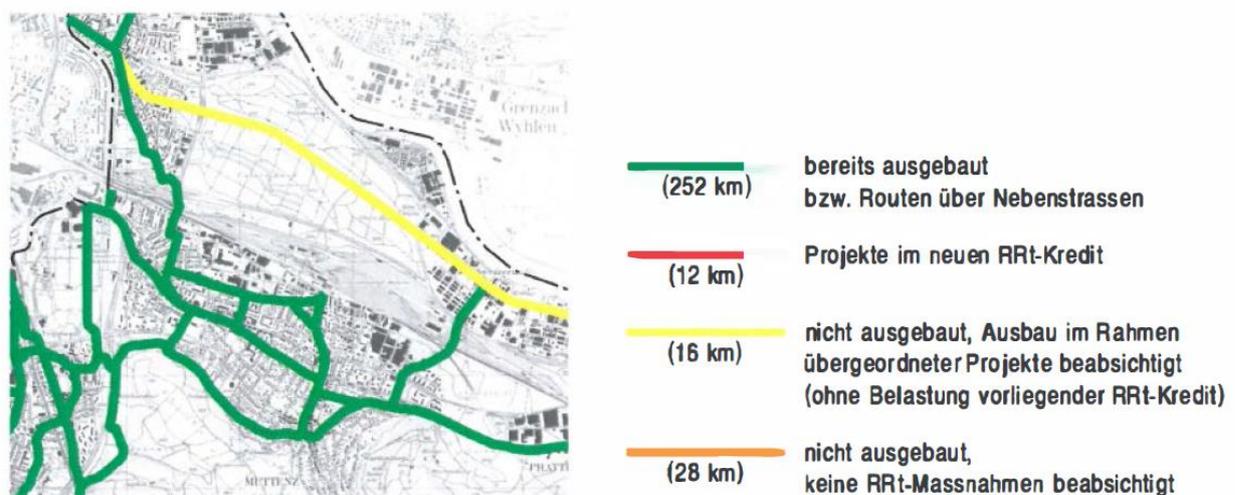
Von der **Gemeinde Muttenz** wurde folgende Stellungnahme abgegeben:

Einleitende Festhaltungen

Am 26.3.2009 erfolgte der Beschluss des Landrates zum kantonalen Richtplan (KRIP); der Regionalplan Radrouten wurde in den Richtplan übernommen und in der Richtplankarte Verkehrsinfrastrukturen festgesetzt. Die zugehörigen Ziele und Beschlüsse basieren auf den Festlegungen des Konzeptes der räumlichen Entwicklung Basel-Landschaft (KORE) und wurden

im KRIP behördenverbindlich umgesetzt. Die die kantonalen Radrouten betreffenden Ziele und Beschlüsse sind im KRIP im Objektblatt V3.1 enthalten.

Die in der Kreditvorlage aufgeführten Projekte tangieren das Gemeindegebiet von Muttenz allesamt nicht. Der Ausbau der kantonalen Radroute Birsfelden-Schweizerhalle-Augst zwischen der Tramschlaufe in Birsfelden und dem Kreisel Auhafen erfolgt in übergeordnetem Projekt im Rahmen der Strassenumgestaltung Rheinfelder-/Rheinstrasse (Birsfelden Hardwald bis Pratteln Salinenstrasse). Die der Kreditvorlage beigefügte Planbeilage erweckt den Eindruck, das Netz der Radrouten im Gebiet der Gemeinde Muttenz und der näheren Umgebung sei bereits ausgebaut. Die im Objektblatt V3.1, kantonale Radrouten, zum KRIP vorgegebene Planungsanweisung, wonach der Kanton das Radroutennetz (auf der Basis des Radroutenplans von 1998) bis 2020 fertig zu stellen und weiter zu optimieren habe, wird nur in Bezug auf den Radroutenplan aus dem Jahr 1998 erfüllt. Wieweit damit rund zwanzig Jahre später den aktuellen Entwicklungen und Bedürfnissen des Veloverkehrs Rechnung getragen werden kann, bleibt offen. Verbindliche Aussagen hierzu fehlen in dem in der Kreditvorlage enthaltenen Kapitel Ausblick weitgehend.



Ausschnitt aus der Planbeilage zur Kreditvorlage, Ausbaustand kantonale Radrouten/ausstehende Projekte

Situation der Radrouten im Gebiet der Gemeinde Muttenz

Im Gebiet der Gemeinde Muttenz besteht insbesondere an folgenden Orten Weiterentwicklungs- und Optimierungsbedarf:

1. **Veloführung im Gebiet Schänzli/St. Jakob:**
Projektierte Veloverbindung im Bereich Tramschlaufe/Stapelbecken (Optimierung der im Rahmen der Projektierung der Bauarbeiten des Kantons entlang der St. Jakob-Strasse gemeinsam mit dem ASTRA realisierten Radwegführung) sowie Veloführung im Bereich der QP Hagnau Ost und West. Im Rahmen der gemeinsamen Planung des neuen Kreisels St. Jakob Strasse (Hagnaustrasse/St. Jakob-Strasse/Birsstrasse) konnte zwischen ASTRA, Kanton Basel-Landschaft und Gemeinde Muttenz eine Einigung zur übergeordneten Veloführung im Korridor St. Jakob-Strasse und zur Veloführung im Bereich Tramschlaufe/Stapelbecken erzielt werden. Damit sind die Voraussetzungen für die Aufnahme dieser Veloführungen in den Plan der kantonalen Radrouten gegeben.
2. **Veloführung ab Gebiet St. Jakob/Schänzli via Schanzweg in das Gebiet Polyfeld**
Lückenschluss ab dem Gebiet St. Jakob/Schänzli via Schanzweg in das Gebiet Polyfeld zu den Standorten der Fachhochschule sowie der SEK II-Schulen (Ergänzung des Radroutennetzes vor allem für den Berufs-/Schülerverkehr). Dieser Lückenschluss ist zentral für einen attraktiven Zugang des Veloverkehrs zu den genannten Schulstandorten und hat Potential den überlasteten Berufsverkehr in den öffentlichen Verkehrsmitteln zu entlasten.

3. *Verbindung der zum Bahnhof Muttenz führenden Radrouten mit der kantonalen Radroute Birsfelden-Schweizerhalle-Augst via Grenzacherstrasse und Brücke Grenzacherstrasse: Im Zuge des teilweisen Ersatzes der Brücke über den Rangierbahnhof sowie über die Autobahn A2 eröffnet sich mit dieser Linienführung die Chance, eine attraktive und direktere Veloführung vom Bahnhof Muttenz zur kantonalen Radroute Birsfelden-Schweizerhalle-Augst und damit vor allem in die Gebiete Schweizerhalle und Auhafen (Arbeitsgebiete von kantonalen Bedeutung) sowie nach Birsfelden einzurichten. Die Massnahme stünde in Übereinstimmung zu den Zielen des KRIP, worin unter anderem vorgegeben ist, dass der Langsamverkehr zu fördern sei und dass hierzu sichere, direkte und attraktive Netze benötigt werden. Im Weiteren müssten für eine ökologisch sinnvolle Mobilität die räumlichen Voraussetzungen weiterentwickelt werden.*
4. *Langsamverkehrs-Projekte Aggloprogramm Muttenz, kantonale Veloroute Streckennummer 08.05, Gemeinde Muttenz, Neue Bahnhofstrasse, Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für Velofahrer: Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel für den Fuss- und Veloverkehr und damit auch einem landrätlichen Auftrag folgend wurden vom kantonalen Tiefbauamt Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für den Veloverkehr im Netz der kantonalen Velorouten evaluiert. In Bezug auf die Sicherheit für den Veloverkehr in der Neuen Bahnhofstrasse wurde von verantwortlicher Stelle im Tiefbauamt in erster Linie die in weiten Bereichen direkt an die Fahrbahn angrenzende Schrägparkierung als kritisch betrachtet (rückwärts ausparkieren verbunden mit ungenügender Sicht). Das Ingenieurbüro Glaser Saxer Keller AG hat im Auftrag des Tiefbauamtes einen Vorschlag zur Verbesserung der Sicherheit für den Veloverkehr für den erwähnten Strassenzug aufgezeigt, gemäss welchem ein Sicherheitsstreifen entlang der Schrägparkierungen sowie die Einrichtung einer Kernfahrbahn mit beidseitig angelegten Radstreifen vorgesehen ist. Mit dem Sicherheitsstreifen wären die Radfahrenden weniger gefährlichen Situationen von rückwärts ausparkenden Fahrzeugen ausgesetzt, die Radstreifen verbessern zudem die Aufmerksamkeit auf den Zweiradverkehr. Der Gemeinderat hat dem Vorhaben am 18.05.2016 zugestimmt (Beschluss Nr. 253) und das Tiefbauamt darum gebeten, vor der Ausführung die Bevölkerung im Muttenzer Amtsanzeiger in geeigneter Weise über die Realisierung und die Ziele der Radroutenmassnahmen zu informieren. Beides ist bis dato nicht erfolgt und soll deshalb nachgeholt werden.*

Beschlüsse

Die Vorlage an den Landrat für den Verpflichtungskredit für den Abschluss des Ausbauprogramms kantonale Radrouten und Erhalt der Nutzerfreundlichkeit sowie die Weiterentwicklung des Radroutennetzes wird begrüsst. Gleichzeitig wird darum ersucht, die nachfolgend aufgeführten Massnahmen im Gebiet der Gemeinde Muttenz entsprechend den vorgehend enthaltenen Erläuterungen in die Vorlage aufzunehmen:

1. *Veloführung im Gebiet Schänzli/St. Jakob;*
2. *Veloführung ab Gebiet St. Jakob/Schänzli via Schanzweg in das Gebiet Polyfeld*
3. *Verbindung der zum Bahnhof Muttenz führenden Radrouten mit der kantonalen Radroute Birsfelden-Schweizerhalle-Augst via Grenzacherstrasse und Brücke Grenzacherstrasse;*
4. *Langsamverkehrs-Projekte Aggloprogramm Muttenz, kantonale Veloroute Streckennummer 08.05, Gemeinde Muttenz, Neue Bahnhofstrasse, Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für Velofahrer.*
- 5.

Im Übrigen wird die Stellungnahme der Energieregion Birsstadt unterstützt.

Antwort BUD:

Zu den einleitenden Festhaltungen:

Für die Richtplanüberprüfung und Planung der Weiterentwicklung des bestehenden Radroutennetzes sind in der vorliegenden Vorlage diverse Ausführungen vorhanden (s. Kap. 2.1.2 und 2.1.3)

sowie entsprechende finanzielle Mittel berücksichtigt (s. Kap. 2.3.3). Konkrete Projekte können daraus erst erwachsen, nachdem eine entsprechende Planung vorliegt. Die Realisierung beschränkt sich daher auf Ausbauprojekte zum Lückenschluss des bestehenden Radroutennetzes gemäss KRIP. Dennoch soll auch ein Teil der Finanzen für den Erhalt der Nutzerfreundlichkeit auf dem bereits ausgebauten Radroutennetz bereitstehen (s. Kap. 2.3.3). Wie im kantonalen Richtplanktext erwähnt, ist das kantonale Radroutennetz trotz ausgebauter Strecken einem laufenden Optimierungsprozess unterworfen.

Zum Weiterentwicklungs- und Optimierungsbedarf aus Sicht der Gemeinde Muttenz:

1. Veloführung im Gebiet Schänzli/ St. Jakob:
 Die Einigung zur übergeordneten Veloführung schliesst nicht automatisch die Einstufung der genannten Verbindungen als kantonale Radrouten ein. Hierzu wäre zuerst eine Anpassung des kantonalen Richtplans nötig. Dennoch wurde wegen der unmittelbaren Verknüpfungsfunktion zwischen der kantonalen Radroute über die Trambücke und der (Kantonsstrasse) St. Jakobs-Strasse vereinbart, dass die Projektierungskosten des Radwegs entlang der Tramschlaufe zwischen Gemeinde, Kanton und ASTRA aufgeteilt wird. Gleiches soll in der Realisierung erwogen werden, sollten sich alle zuständige Stellen definitiv für die Umsetzung dieser Verbindung aussprechen. Wir erachten dieses Projekt allerdings nicht als reines Ausbauprojekt des Kantons, sodass es in dieser Vorlage auch nicht gesondert aufgeführt ist. Vielmehr liesse es sich dann zu gegebener Zeit als potenzielle Ausbaumassnahme im Sinne der „Erhaltung der Nutzerfreundlichkeit“ verstehen (Massnahme wird in der betreffenden Textpassage ergänzt).
2. Veloführung ab Gebiet Schänzli/ St. Jakob via Schanzweg in das Gebiet Polyfeld:
 Eine solche Ergänzung des kantonalen Radroutennetzes kann im Rahmen der Richtplanüberprüfung beurteilt werden (s.o.). Hierunter wäre allerdings nicht wie beschrieben ein „Lückenschluss“, sondern eine Aufnahme dieser Verbindung in den kantonalen Richtplan zu verstehen. Aufgrund der bestehenden hohen Dichte des kantonalen Radroutennetzes in Muttenz ist damit evtl. auch eine Neuordnung des Netzes verbunden, da kantonale Radrouten primär eine Verbindungs- und keine Erschliessungsfunktion wahrnehmen sollen.
3. Verbindung der zum Bahnhof Muttenz führenden Radrouten mit der kantonalen Radroute Birsfelden-Schweizerhalle-Augst via Grenzacherstrasse:
 Eine solche Ergänzung des kantonalen Radroutennetzes kann im Rahmen der Richtplanüberprüfung beurteilt werden (s.o.). Hierunter wäre eine Aufnahme dieser Verbindung in den kantonalen Richtplan zu verstehen. Aufgrund der bestehenden hohen Dichte des Radroutennetzes in Muttenz ist damit evtl. auch eine Neuordnung des Netzes verbunden, da kantonale Radrouten primär eine Verbindungs- und keine Erschliessungsfunktion wahrnehmen sollen.
4. Neue Bahnhofstrasse, Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für Velofahrer:
 Die Einrichtung einer Kernfahrbahn (wie ursprünglich geplant) wurde mit einem zwischenzeitlich eingefügten Artikel (Nr. 74a) in der Schweizer Signalisationsverordnung (SSV) verunmöglicht. Inzwischen scheint das ASTRA jedoch zu erwägen, die restriktive Formulierung dieses Artikels abzuschwächen, da er in vielen Kantonen und Städten auf Unverständnis stiess. Sobald der Artikel angepasst wird, kann die Kernfahrbahn auf der Neuen Bahnhofstrasse umgesetzt werden. Die Kosten ergeben sich hauptsächlich durch die nötigen Ummarkierungsmassnahmen und können über die noch laufende Ausgabenbewilligung finanziert werden.

2.8. Vorstösse des Landrates

[Postulat 2014/226](#) betreffend „Direkte niveaugleiche Veloverbindung Schwierweg – Oristalstrasse“.

Am 15. März 2015 wurde von Gerhard Schafroth das oben erwähnte Postulat mit folgendem Wortlaut eingereicht:

Südlich der Bahngleise in Liestal besteht gemäss Strassennetzplan eine in der geltenden Schwachstellenanalyse bemängelte, unvollständige kommunale Radroute (Gartenstrasse-Rufsteinweg). Sie verbindet die kantonale Radroute von Bubendorf via Langhagstrasse kommend mit der kantonalen Radroute via Wiedenhubstrasse nach Frenkendorf/Pratteln. Während die SBB bereits eine niveaugleiche Veloverbindung von der Wiedenhubstrasse bis zur Oristalstrasse plant, müssen die Velofahrer nach derzeitiger Planung des neuen Bahnhofs Liestal auch künftig beim Schwieriweg den steilen Rufsteinweg hinunter bis zum Orisbach, um dann wieder steil hinauf zur neuen geplanten Velostation bei der Oristalstrasse zu kommen. Diese Routenführung ist für Velofahrer sehr unattraktiv. Mit dem SBB-Vierspurausbau besteht nun für Liestal die einmalige Chance, die in der Schwachstellenanalyse und im kommunalen Radroutenplan bemängelte Lücke mit geringstmöglichen Kosten zu schliessen, weil die sowieso neu zu bauende Orisbach-Überquerung lediglich um die Velospur breiter ausgeführt werden muss. Wir laden den Regierungsrat ein, anlässlich des Vierspur-Neubaus zusammen mit der SBB und dem Kanton eine bauliche, niveaugleiche Lösung entlang der Geleise für diese seit Jahren bemängelte Veloverbindung zwischen dem Schwieriweg und der Oristalstrasse zu prüfen und dem Landrat einen entsprechenden Vorschlag zu unterbreiten.

Der Vorstoss, welcher zeitgleich an die Stadt Liestal gerichtet wurde, ist von Stadt und Kanton im Rahmen einer Machbarkeitsstudie behandelt worden. Inzwischen wurde das SBB-Projekt des Vierspurausbaus des Bahnhofs Liestal deutlich redimensioniert, sodass sich die Ausgangslage bzgl. der verfügbaren Flächen entscheidend geändert hat, da südlich des Bahnhofs weniger Gebäude als ursprünglich geplant abgerissen werden müssen.

Bei der vorgeschlagenen Route handelt es sich um eine Verbindung mit lokaler Bedeutung, die im genannten Abschnitt keine geeignete Infrastruktur aufweist. Es handelt sich auch nicht um eine Beziehung, die ins kantonale Radroutennetz aufgenommen werden muss. Aus diesem Grund wurde das Geschäft zur weiteren Behandlung an die Stadt Liestal abgegeben.

Mittlerweile hat die Stadt Liestal den Neubau der besagten Verbindung auf eigene Initiative ausarbeiten lassen und mit den Planungen der SBB (Vierspurausbau) und dem Tiefbauamt (Schnittstelle zur Oristalstrasse) koordiniert. Die geplante Massnahme (Velosteg entlang der SBB-Trasse) soll durch die Stadt (mit einem Bundesbeitrag via Agglomerationsprogramm) realisiert werden.

Der Kanton trägt dafür keine Kosten, auch wird Eigentum und Unterhalt durch die Stadt wahrgenommen.

Das Postulat ist vom Regierungsrat mit der [Sammelvorlage 2018/284](#) zur Abschreibung beantragt worden.

3. Anträge

3.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Für den Abschluss des Ausbauprogramms der kantonalen Radrouten sowie für die Optimierung des bestehenden Radroutennetzes wird die erforderliche neue einmalige Ausgabenbewilligung von CHF 20'000'000 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.

Liestal, 17. April 2018

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Sabine Pegoraro

Der 2. Landschreiber:

Nic Kaufmann

4. Anhang

- Entwurf Landratsbeschluss
- Übersichtskarte Radroutenprojekte der neuen Ausgabenbewilligung

Landratsbeschluss

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

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 20'000'000 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.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrates

Die Präsidentin:

Der 2. Landschreiber: