

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation 2020/297 von Roman Brunner: «Randlinien entlang von Velorouten und Radwegen»

2020/297

vom 15. September 2020

1. Text der Interpellation

Am 11. Juni 2020 reichte Roman Brunner die Interpellation 2020/297 «Randlinien entlang von Velorouten und Radwegen» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

In Baselland haben wir verschiedene Velorouten und Radwege, die entweder unbeleuchtet oder schlecht beleuchtet sind. Es gibt Veloachsen, die weder eine Leitlinie in der Fahrbahn noch weisse Randlinien haben. So beispielsweise auf der kantonalen Radroute zwischen Muttenz und Pratteln.

Trotz guter Beleuchtung am Velo ist der Fahrbahnrand bei Dunkelheit und/oder Nässe schwer erkennbar. Teilweise bestehen am Fahrbahnrand auch Niveauunterschiede. Zur besseren Verkehrsführung können deshalb Velorouten mit Randlinien markiert werden. Der Markierung kommt bei guter, schlechter oder gar keiner Beleuchtung der Veloroute eine wichtige Bedeutung zu. In anderen Ländern und Kantonen wurden damit gute Erfahrungen gemacht. Bei Strassen ausserorts sind diese Randmarkierungen Standard. Dies sollte auch bei Radrouten so sein.

Ich bitte deshalb die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen und bedanke mich bereits im Voraus für eine fundierte Abklärung.

1. *An welchen Stellen auf kantonalen Radrouten fehlen diese Leit- bzw. Randlinien?*
2. *Wie steht der Regierungsrat grundsätzlich der Idee der Leit- und Randlinien auf Radrouten gegenüber?*
3. *Wo ist der Regierungsrat bereit, diese Linien zu ergänzen?*
4. *Welche Kosten würden durch die Ergänzung dieser Linien entstehen?*

2. Einleitende Bemerkungen

Rechtlich gesehen wird der Einsatz von Randlinien in Art. 76 Abs. 1 der bundesrechtlichen Signalisationsverordnung geregelt. Gemäss dieser Rechtsgrundlage ist der Einsatz von Randlinien auf verkehrorientierten Strassen ausserorts vorgesehen. Der Einsatz auf Radwegen ist zwar nicht explizit erwähnt, im Sinne einer Ausnahme können diese aber auch auf Radwegen angewendet werden. Auf Strassen, wo Radstreifen markiert sind, sollen keine Randlinien markiert werden.

In der Praxis des Tiefbauamts Basel-Landschaft werden Randlinien grundsätzlich gemäss den rechtlichen Voraussetzungen auf Hauptverkehrsstrassen markiert. Allerdings zeichnet sich in letzter Zeit eine Tendenz ab, dass im Rahmen von Instandstellungsprojekten auch auf den übrigen

Kantonsstrassen Randlinien markiert werden. Das hat damit zu tun, dass heute üblicherweise Fahrbahn­ränder ohne feste Randabschlüsse erstellt werden. Dieser Standard ist zwar kostengünstiger, hat aber den Nachteil, dass die Fahrbahn am Rand weniger belastungsfähig ist, als wenn dieser mit einem Randstein versehen wird. Randlinien sollen den Verkehr auf solchen Strassen etwas von den Strassenrändern abhalten, sodass diese weniger schnell abgefahren werden. Natürlich profitieren die Verkehrsteilnehmenden auch von einer besseren Erkennbarkeit der Linienführung, grundsätzlich wird die Linienführung der Strasse in den Ausserortsbereichen mittels Randleitpfosten verdeutlicht. Diese haben reflektierende Elemente und können auch in der Dunkelheit die Linienführung auf eine relativ weite Distanz verdeutlichen.

Innerorts werden keine Randlinien markiert, da diese Strassenabschnitte in der Regel gut ausgeleuchtet sind. Die Linienführung ist damit gut erkennbar. Die Ausnahme bilden gewisse Abweisl­inien, welche punktuell für eine erkennbare Linienführung notwendig sind. Dies kann bei Engstellen oder Fahrbahnversätzen notwendig sein.

Auf separaten Radwegen wurden im Kanton Basel-Landschaft bislang in der Regel keine Randlinien markiert, da Velos ausserorts deutlich langsamer unterwegs sind, als der motorisierte Verkehr. An neuralgischen Orten, wo der Radweg einen starken Versatz, oder eine unklare Linienführung aufweist, oder wo die Velofahrenden von einem seitlichen Hindernis abgehalten werden sollen, werden situativ Leit- oder/und Randlinien markiert.

Diese Praxis hat sich bewährt, es ist daher nicht vorgesehen, dass Randlinien zum Standard auf Radwegen werden sollen.

3. Beantwortung der Fragen

1. An welchen Stellen auf kantonalen Radrouten fehlen diese Leit- bzw. Randlinien?

Aufgrund der einleitenden Ausführungen bestehen an Örtlichkeiten, wo es für die Sicherheit der Velofahrenden nötig ist, Leit- oder/und Randlinien. Ein «Fehlen» dieser Linien besteht somit nicht.

Das Tiefbauamt oder die Polizei nimmt gerne Hinweise aus der Bevölkerung entgegen, wo ein gewisses Sicherheitsdefizit wahrgenommen wird. Sie prüfen den Hinweis gemeinsam und definieren bei Bedarf eine der Situation angemessene und zweckmässige Verbesserung.

2. Wie steht der Regierungsrat grundsätzlich der Idee der Leit- und Randlinien auf Radrouten gegenüber?

Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass sich eine generelle Markierung von Randlinien auf Radwegen ausserhalb von Siedlungsgebieten nicht aufdrängt. Er ist der Meinung, dass sich die bisherige situationsbezogene Praxis bewährt und die Sicherheit auf den Radwegen einen generell hohen Standard aufweist. Randlinien würden zudem nur einen marginalen Effekt zur Verbesserung der verkehrlichen und sozialen Sicherheit beitragen.

Das Tiefbauamt prüft derzeit die Machbarkeit von Velovorzugsrouten wofür auch Ausbaustandards festgelegt werden müssen. Gegebenenfalls sind Randlinien auf solchen Routen ein zweckmässiges Element, welches vermehrt eingesetzt werden könnte. Es können derzeit aber noch keine abschliessenden Aussagen gemacht werden, da die Planungsphase noch nicht abgeschlossen ist.

3. Wo ist der Regierungsrat bereit, diese Linien zu ergänzen?

Bestehen ernsthafte Defizite bzgl. sozialer oder verkehrlicher Sicherheit, so haben Leit- oder/und Randlinien nur einen geringen Effekt und werden nur dann angewendet, wenn eine Beleuchtung des entsprechenden Abschnitts als unverhältnismässig beurteilt wird.

Randlinien können an unbeleuchteten Örtlichkeiten sinnvoll sein wo die Linienführung un­stetig ist, das Verlassen des Radwegs ernste Unfallfolgen haben kann oder die Linienführung des Radweges aus anderen Gründen in der Nacht schwer erkennbar ist. Dies kann bei engen Kurven,

steilen Böschungen oder zum Beispiel auf Strecken ausserorts, wo der Sicherheitsabstand zwischen Fahrbahn und Radweg fehlt, der Fall sein. Das Tiefbauamt überprüft die Strecken im Rahmen von Instandstellungen und markiert bei Bedarf nach.

Hinweise aus der Bevölkerung oder von Interessensverbänden welche darauf hinweisen, dass Randlinien eine zweckmässige Massnahme zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit sein können, werden ernst genommen und situativ geprüft.

4. *Welche Kosten würden durch die Ergänzung dieser Linien entstehen?*

Da die meisten Strecken auf Gemeindestrassen liegen und gemäss Strassengesetz BL von den Gemeinden unterhalten werden, sind allfällige Massnahmen mit den zuständigen Kommunen zu koordinieren und gemeinsam die Finanzierung zu klären, wobei für kantonale Radrouten grundsätzlich gilt, dass der Kanton die Erst-Investitionskosten übernimmt und die Gemeinden für den Betrieb und Unterhalt zuständig sind.

Im Kanton Basel-Landschaft bestehen rund 92 Kilometer separate Radwege oder Feldwege, auf welchen kantonale Radrouten verlaufen. Rund 70 Kilometer davon sind befestigt und befinden sich ausserhalb von Siedlungsgebieten, sodass Randlinien markiert werden könnten.

Eine einfache Markierung würde rund CHF 4.-- pro Laufmeter (beidseitig CHF 8.--) kosten. Aufgrund der im Vergleich zu Motorfahrzeugen deutlich geringeren Leuchtkraft von Velobeleuchtungen müsste die Markierung mit hochreflektierenden Glasperlen ergänzt werden, welche zusätzlich CHF 1.-- pro Laufmeter (beidseitig CHF 2.--) kostet. Insgesamt müsste man pro Laufmeter Radweg von Kosten von rund CHF 10.-- ausgehen, was gesamthaft einmalige Erstellungskosten von rund CHF 700'000.-- bedeuten würde.

Um die Funktion der Markierung nachhaltig sicherstellen zu können, müsste die Markierung regelmässig gewischt und etwa alle 5 Jahre nachmarkiert werden.

Derzeit experimentieren Hersteller von Strassenmarkierungen mit selbstleuchtenden resp. langnachleuchtenden Markierungen. Das Tiefbauamt testet in enger Zusammenarbeit mit den Herstellern auf dem Radweg zwischen Sissach und Böckten eine solche Farbe. Die Ergebnisse lassen aber sehr zu wünschen übrig und die Kosten sind ausserordentlich hoch (ca. CHF 170.-- pro Laufmeter). Insbesondere die Nachleuchtzeit ist mit etwa einer Stunde bei weitem nicht befriedigend.

Liestal, 15. September 2020

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich