

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Durchgängige Radstreifen bei Fussgängerinseln

2020/235

vom 17. August 2023

1. Ausgangslage

Mit seinem Postulat vom 14. Mai 2020 verweist Roman Brunner darauf, dass der Bau von Mittelinseln für Fussgänger und Fussgängerinnen in der Regel eine Verengung der Fahrbahn bedinge. Dies führe dazu, dass die Radstreifen vor, bei und nach Fussgängerinseln aufgehoben werden, weil es nicht mehr möglich ist, sie normkonform zu markieren. Es brauche eine neue Standardlösung, die Velofahrende besser schütze und klar anzeige, dass diese nicht überholt werden können. Der Regierungsrat wird gebeten, zu prüfen und zu berichten, 1) an welchen Stellen in Basel die Radstreifen aufgrund von Mittelinseln unterbrochen und die Fahrspuren verengt sind; 2) an welchen Stellen der Kanton bereit ist, an einem Pilotprojekt des Bundesamts für Strassen (ASTRA) und bfu teilzunehmen und 3) wie der Regierungsrat der Einführung von durchgängigen Radstreifen bei Mittelinseln gegenübersteht und wie der Zeitplan für eine allfällige Einführung aussieht.

In seiner Antwort führt der Regierungsrat zur ersten Frage aus, dass keine detaillierte Erhebung solcher Situationen vorliege. Es werden grundsätzlich klare Verhältnisse angestrebt, damit entweder der Veloverkehr gefahrlos überholt werden kann oder die Fahrbahn zu schmal für Überholvorgänge ist. Insbesondere bei übergeordneten Projekten wird geprüft, wie bestehende kritische Situationen behoben oder zumindest optimiert werden können. Ein durchgehender Radstreifen sorge eher für eine Scheinsicherheit, wenn die Fahrbahnbreite weniger als 4,25 Meter betrage.

Zur zweiten Frage hielt der Regierungsrat fest, dass der Kanton grundsätzlich bereit sei, mit einem Pilotprojekt an einer entsprechenden Studie teilzunehmen, sofern er dazu angefragt würde. Das ASTRA führe keine eigene Studie durch.

Zur dritten Frage führte der Regierungsrat in Absprache mit dem ASTRA aus, er wolle keinen eigenen Standard schaffen und stattdessen die Ergebnisse und Empfehlungen einer europäischen Studie abwarten.

Der Regierungsrat beantragt, das Postulat abzuschreiben.

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

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Bau- und Planungskommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 20. April, 4. Mai und 1. Juni 2023 beraten. Anwesend waren Regierungsrat Isaac Reber, Katja Jutzi, Generalsekretärin BUD und als Fachvertreter des Tiefbauamts Drangu Sehu, Kantonsingenieur (20. April und 1. Juni), Stefan Roana, Leiter Verkehrstechnik (20. April und 1. Juni), Armin Schmauss, stv. Leiter Projektmanagement (20. April) und Axel Mühlemann, Leiter Projektmanagement (1. Juni).

2.2. Eintreten

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

2.3. Detailberatung

Ein Teil der Kommission zeigte sich nicht zufrieden mit der Beantwortung der Fragen. Es fehlten Lösungsansätze, wurde moniert. Die Verwaltung erläuterte, es sei nicht immer möglich, allen Verkehrsteilnehmenden gerecht zu werden. Es werde jeweils nach einer Kompromisslösung gesucht,

die der Situation angemessen sei. Die Ideallösung – eine Querungshilfe für Fussgängerinnen und Fussgänger, zwei Trottoirs und zwei durchgehende Radstreifen – erfordere 15 Meter und somit viel Platz, der vielerorts nicht vorhanden sei.

Die Kommission war sich einig, dass die zu Fuss Gehenden die schwächsten Verkehrsteilnehmenden sind. Für die zweitschwächsten Verkehrsteilnehmenden, die Velofahrenden, gebe es keine eigene Spur mehr, wenn der Radstreifen wegfalle. Bei einem Teil der Kommission stiess auf Unverständnis, dass die Radstreifen nicht durchgehend markiert würden. Dies sorgte für mehr Klarheit für alle Verkehrsteilnehmenden. In Buckten gebe es ein Beispiel, das funktioniere. In diesem Zusammenhang wurde seitens Kommission die Frage gestellt, ob es schweizweite Normen für Markierungen gebe und ob eine durchgehende Markierung der Radstreifen künftig als einheitliche Lösung gewählt werden könne. Weiter erkundigte sich ein Kommissionsmitglied nach der Praxis des Kantons. Die Verwaltung hielt fest, es brauche eine Fahrspurbreite von 4,25 Metern, damit Busse und Lastwagen nicht auf den Radstreifen ausweichen müssten. Die schweizweit geltenden VSS-Normen legten fest, dass Radstreifen nur dort angebracht werden dürfen, wo die Fahrbahnbreiten das sichere Kreuzen oder Parallelfahren zweier Fahrzeuge erlaubt. Der Radstreifen muss unterbrochen werden, wenn der nötige Platz von 4,25 Metern nicht geschaffen oder die Mittelinsel nicht aufgehoben werden könne. Ein unterbrochener Radstreifen zeige dem Fahrzeug- wie dem Velolenkenden an, dass der Platz nicht für beide ausreiche. Der durchgezogene Radstreifen signalisiere, dass es Platz für beide habe – dann fahre der Lastwagen auf den Radstreifen und es werde möglicherweise für den Radverkehr gefährlich, wenn sich ein Velofahrender im toten Winkel befinde. Beim Beispiel Buckten sei die Fahrbahn für einen Lastwagen zu schmal und dieser müsse zwingend auf den Radstreifen ausweichen. Die Markierung in Buckten sei nicht korrekt und müsste angepasst werden. Seitens Kommission wurde eingewendet, es solle signalisiert werden, dass der motorisierte Verkehr nicht überholen dürfe. Bestehe ein Radstreifen, halte der Autofahrer nicht dort; zudem halte er den Minimalabstand ein. Die Verwaltung verwies auf ein [Projekt](#), das die Radverkehrsführung bei beengten Strassenverhältnissen untersucht. Die Ergebnisse der Studie der Universität Salzburg würden abgewartet; diese sollten voraussichtlich Mitte 2024 vorliegen. Weiter erkundigte sich ein Kommissionsmitglied, ob der Kanton eine Möglichkeit habe, auf die VSS-Normen Einfluss zu nehmen, damit diese angepasst werden. Die Direktion erläuterte, die Normen basierten auf Studien und Untersuchungen und einem Konsens, damit in der ganzen Schweiz die gleichen Regeln gelten. Es sei tendenziell schwierig, die Normen zu ändern. Die Kommission betonte, es gehe nicht um eine Sonderlösung für den Kanton Basel-Landschaft, aber allenfalls hätten sich andere Kantone ebenfalls Gedanken gemacht und es könne gemeinsam auf eine Praxisänderung hingewirkt werden. Die Frage eines Kommissionsmitglieds nach dem Alter der Normen beantwortete die Verwaltung dahingehend, dass diese aus den Jahren 2019/2020 stammten und relativ aktuell seien. Das Anliegen der Kommission könne aber dennoch in den entsprechenden Gremien eingebracht werden. Auch das ASTRA vertrete jedoch die Meinung, dass bei Fahrspuren unter 4,3 Metern kein Radstreifen durchgezogen werden solle. Ein Radstreifen gelte nicht als eigene Fahrspur, sondern als Teil des gesamten Fahrstreifens. Auch wenn dies nicht explizit so im Strassenverkehrsrecht stehe, werde dies durch diverse Bundesgerichtsent-scheide gestützt. Beispielsweise werden Motorradfahrer, die auf dem Radstreifen vorfahren, wegen «rechts Überholen» gebüsst und nicht wegen der Benutzung des Radstreifens. Daraus folge, dass der Radstreifen als ergänzende Markierung des Fahrstreifens signalisiert werden kann, wenn es Platz hat, ansonsten aber wegelassen werden müsse. Es liegt zudem nicht in der Intention des Gesetzgebers, dass ein Radstreifen permanent befahren werde. Nach diesem Verständnis würde demnach die durchgehende Markierung eines Radstreifens in Engstellen nicht dem Bundesrecht entsprechen.

Seitens Kommission wurden weitere Lösungen wie eine Kernfahrbahn oder Ausschilderungen und auf dem Boden aufgemalte Zeichen angeregt. Es sei wichtig zu erkennen, dass es eine Engstelle gebe. Die Verwaltung hielt zur Kernfahrbahn fest, dass die Engstelle mit der Insel bleibe. Aus Platzgründen könnte die Insel nur markiert werden, was aber zu einem schlechteren Schutz für die Fussgängerinnen und Fussgänger führen würde. Zu Ausschilderungen oder Markierungen merkte

die Direktion an, auch Signale würden die Wahrnehmbarkeit nicht erhöhen, da sie oft nicht beachtet würden. Die vorhandenen Standardlösungen hätten sich seit Jahrzehnten bewährt. Die Aufhebung des Radstreifens zeige eine wahrnehmbare Veränderung der Situation an. Es sei schwierig, andere Lösungen zu finden.

Ein Teil der Kommission hielt fest, es gebe zu viele Fussgängerinseln, räumte jedoch ein, dass diese in gewissen Situationen notwendig seien, beispielsweise bei Schulen oder Altersheimen. Die Anzahl der Mittelinseln sollte jedoch auf ein Minimum reduziert werden. Ein Kommissionsmitglied merkte an, Verengungen dienten der Beruhigung des Verkehrsflusses. Andere Mitglieder betonten die Wichtigkeit, dass im Strassenverkehr Klarheit herrsche. Die Inseln brächten aber Unklarheiten mit sich und sollten mindestens klar erkennbar sein. Die Verwaltung betonte, es gehe um die schwächsten Verkehrsteilnehmenden. Deren Schutz habe Priorität. Bei Strasseninstandsetzungen und Projekte seien durchgehende Radstreifen aber immer die Zielsetzung. Sollte für Mittelinsel und Radstreifen der nötige Raum nicht vorhanden sein bzw. werde der dafür erforderliche Eingriff (z. B. auf Privatland) als unverhältnismässig beurteilt, erfolge zusammen mit der Gemeinde eine situative Interessenabwägung. Die Haltebereitschaft der Fahrzeuge sei bei Fussgängerstreifen mit Mittelinseln grösser als bei anderen Fussgängerstreifen.

Die Kommission diskutierte kurz über die Vortrittsregeln. Fussgängerinnen und Fussgänger hätten Vortritt auf Fussgängerstreifen. Danach kämen die Velofahrenden und schliesslich die Autofahrenden. Allerdings sei bei einer Insel nicht klar, wer Vortritt habe. Viele Verkehrsteilnehmende seien zudem zu wenig mit den Verkehrsregeln vertraut, weshalb oft auch bauliche Massnahmen und Regeln nicht viel brächten. Ein Teil der Kommission monierte, die Autofahrenden würden zu nahe an den Velofahrenden vorbeifahren, obwohl es Abstandsregeln gebe.

Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich nach der Anzahl der Unfälle, die sich aufgrund solcher Situationen ereignet hätten. Die Verwaltung konnte keine Zahl nennen, jedoch seien keine Unfallschwerpunkte bekannt.

3. Antrag an den Landrat

Die Kommission beantragt dem Landrat mit 9:4 Stimmen, das Postulat abzuschreiben.

17.08.2023 / ps

Bau- und Planungskommission

Thomas Eugster, Präsident

