

Beschluss des Landrats vom 14.09.2023

Nr. 47

13. Durchgängige Radstreifen bei Fussgängerinseln 2020/235; Protokoll: ps

Kommissionspräsident **Thomas Eugster** (FDP) führt aus, mit seinem Postulat vom 14. Mai 2020 verweise Roman Brunner darauf, dass der Bau von Mittelinseln für Fussgängerinnen und Fussgänger in der Regel eine Verengung der Fahrbahn bedinge. Dies führt dazu, dass die Radstreifen vor, bei und nach Fussgängerinseln aufgehoben werden, weil es nicht mehr möglich ist, sie normkonform zu markieren. Es braucht eine neue Standardlösung, die Velofahrende besser schützt und klar anzeigt, dass diese nicht überholt werden können. Der Regierungsrat wird gebeten, zu prüfen und zu berichten, 1) an welchen Stellen in Basel-Landschaft 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 der Beratungsstelle für Unfallverhütung (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 sorgt 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. Die Kommission hat die Vorlage an drei Sitzungen beraten. Das Eintreten war unbestritten.

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 Strassenbreite und somit viel Platz, der vielerorts nicht vorhanden sei. Die Kommission war sich einig, dass die zu Fuss Gehenden die schwächsten Verkehrsteilnehmenden sind. Bei einem Teil der Kommission stiess auf Unverständnis, dass die Radstreifen nicht durchgehend markiert würden. Dies würde für mehr Klarheit für alle Verkehrsteilnehmenden sorgen. In Buckten gebe es ein Beispiel, das funktioniere. 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 kann. Ein unterbrochener Radstreifen zeige dem Fahrzeug- wie auch 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 die Velofahrenden im toten Win-

kel befinden. 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. 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, Untersuchungen und einem Konsens, damit in der ganzen Schweiz die gleichen Regeln gelten. Es sei tendenziell schwierig, die Normen zu ändern. 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 sollte. 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 Bundesgerichtsentscheide 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 weggelassen 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 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 auch ein, dass diese in gewissen Situationen notwendig seien, beispielsweise bei Schulen oder Altersheimen. Die Anzahl der Mittelinseln sollte aber 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 Projekten seien durchgehende Radstreifen aber immer die Zielsetzung. Sollte für Mittelinsel und Radstreifen der nötige Raum nicht vorhanden sein beziehungsweise 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. Die Kommission beantragt dem Landrat mit 9:4 Stimmen, das Postulat abzuschreiben.

– *Eintretensdebatte*

Andi Trüssel (SVP) nimmt vorweg, die SVP-Fraktion sei für Abschreiben des Postulats. Zu den Verkehrsregeln: Es gibt zertifizierte Autofahrer, welche die Verkehrsregeln kennen sollten. Innerorts gelten 1,5 Meter und ausserorts 2 Meter Abstand für das Überholen eines Velos oder eines Mofas. Weil einige, möglicherweise an Früh-Alzheimer erkrankte Autofahrer nicht mehr in der Lage sind, zu wissen, was gilt, sollen nun die Verkehrsregeln am Boden markiert werden. Das ist nicht richtig. Das Gleiche gilt für die Tempo-30-Zone: Man hält auf Sichtdistanz an. An alle Verkehrsteilnehmenden von Fussgänger über Trottinett- bis zum Auto- und Lastwagenfahrer: Es sollten alle die minimalsten Regeln kennen und dafür eine Prüfung ablegen, dann herrscht wieder Ordnung im Verkehr und man achtet aufeinander. Der Stärkere sollte auf den Schwächeren achten.

Sandra Strüby-Schaub (SP) sagt, die Kommission sei sich einig gewesen, dass eine Verbesserung für die Velofahrenden erwünscht sei. Das Postulat hat zu intensiven Diskussionen in der Kommission geführt. Die Ergebnisse der Studie zur Markierung der Radwege, die von der Universität Salzburg durchgeführt wird, werden Mitte 2024 erwartet. Auf diese ist man gespannt. Die SP-Fraktion ist der Meinung, das Postulat sei nicht abschliessend beantwortet und die Ergebnisse der Studie sollten abgewartet werden. Deshalb ist die Fraktion gegen die Abschreibung des Postulats.

Rolf Blatter (FDP) hält fest, die FDP-Fraktion sei für Abschreiben des Postulats. Die Fragen sind beantwortet. Ein Learning ist: Mittelinseln sollten so wenig wie möglich eingesetzt werden, weil sie zu Verengungen führen. Die Mittelinseln ergeben bei Spitälern, Altersheimen und Schulen Sinn, wo schwächere Fussgänger zugegen sind, die einen gewissen Schutz benötigen. Aber vielerorts sind Inseln nicht sinnvoll. Der Kanton will keinen eigenen Standard bezüglich der Platzierung von Mittelinseln und Fahrspurverengungen einführen, was durchaus Sinn ergibt.

Karl-Heinz Zeller (Grüne) nimmt vorweg, dass die Grüne/EVP-Fraktion das Postulat stehenlassen möchte. Eine ernsthafte Lösung zu finden, ist schwierig und deshalb tut man nichts und schreibt das Postulat ab – diese Haltung unterstützt die Fraktion nicht. In der Kommission war unbestritten, dass Fussgängerinseln ein wichtiges Element sind und die schwächsten Verkehrsteilnehmenden schützen. Andererseits – wenn kein Radstreifen da ist, ist es unklar und die stärkeren Verkehrsteilnehmenden nehmen keine Rücksicht auf die schwächeren, nämlich die Velofahrenden. Weil dies nicht vorausgesetzt werden kann, braucht es neue Lösungen. Auch wenn es nicht einfach ist, Lösungen zu finden, wäre es dennoch möglich, ein Pilotprojekt zu machen, die Unfallstatistik genauer anzuschauen und die Auswertung der Studie abzuwarten.

Simon Oberbeck (Die Mitte) äussert, eine absolute Sicherheit gebe es weder im Strassen- noch im Schienen- oder Wasserverkehr. Es sei schwierig, etwas zu tun. Aber wie lange gibt es schon Strassen? Es braucht ein gesundes Miteinander. Der Stärkere achtet auf den Schwächeren, und dann geht es. Soll die Strasse verbreitert und dafür ein Baum gefällt werden? Das Postulat ist hinlänglich beantwortet worden. Sollte vom Regierungsrat keiner oder ein unbefriedigender Vorschlag kommen, kann dies immer noch angeschaut werden. Für den Moment kann das Postulat mit gutem Gewissen abgeschrieben werden.

Margareta Bringold (GLP) führt aus, die GLP-Fraktion sei für Abschreiben des Postulats. Sie schliesst sich dem Votum von Andi Trüssel an. Es ist im Moment nicht nötig, das Thema weiterzuverfolgen.

Marco Agostini (Grüne) präzisiert, in der Schweiz regle weder eine Regelung noch ein Gesetz den Abstand für das Überholen von Velos. Es handelt sich um Empfehlungen. Der Abstand von mindestens einem Meter Ausserorts, steht in einem Gerichtsurteil. Es wäre interessant, eine Standesinitiative einzureichen und dem Bund zu empfehlen, dies einzuführen –Pro Velo fordert schon seit vielen Jahren, dass der Abstand von 1,5 Metern zum Velo wirklich eingeführt wird. Wie will man das messen, heisst es dann. Es kann auch nicht gemessen werden, wie gross der Abstand zum vorderen Auto ist und trotzdem gibt es eine genaue Regelung. Das Postulat soll nicht abgeschrieben werden und es gibt immer wieder gefährliche Situationen.

Marc Schinzel (FDP) appelliert an den gesunden Menschenverstand. Sandra Strüby sagte, das Postulat solle stehengelassen werden, um einen Bericht der Universität Salzburg zu Markierungen abzuwarten. Wie handlungsfähig ist das Parlament, wenn jeder Bericht einer Universität abgewartet werden soll? Man sollte den Mut haben, das Postulat abzuschreiben, da das Anliegen geprüft und darüber berichtet wurde. Dies würde auch die Traktandenliste entlasten. Der Redner zitiert die Gemeindepräsidentin ad interim von Binningen, die letzstens im Einwohnerrat gesagt hat, es bringe nichts, Postulate stehenzulassen, viel geschickter – auch taktisch – wäre es, ein Postulat wieder neu einzureichen. Dies ergibt die grössere Publicity. Der Redner hat versprochen, diese Aussage im Landrat zu bringen. Das vorliegende Postulat kann abgeschrieben und die Traktandenliste entlastet werden.

Für **Roman Brunner** (SP) zeigen die Diskussionen in der Bau- und Planungskommission (BPK) und im Landrat, dass das Thema nicht ganz unbestritten und einer fundierten Diskussion wert sei. Es geht nicht darum, mit einem Vorstoss Publicity zu erreichen, sondern um Verbesserungen für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden. Deshalb soll das Postulat stehengelassen werden, bis die Verbesserungen eingetroffen sind. Die Diskussion in der BPK hat auch gezeigt, dass dort, wo der Strassenraum eng ist, es einen konsequenten Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmenden braucht. Es ist richtig, dass es Mittelinseln für Fussgängerinnen und Fussgänger gibt. Es ist hehr von Andi Trüssel, zu sagen, es seien nur einzelne Autofahrende, die den Velofahrenden zu nahe kommen. Aber schliesslich gefährdet dies in jeder Situation die schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Deshalb ist ein konsequenter Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmenden nötig. Wo ein Wille ist, ist ein Veloweg oder zumindest ein Velostreifen. Dieser unbedingte Wille, die schwächeren Verkehrsteilnehmenden bei Mittelinseln zu schützen, erkennt der Redner beim Regierungsrat nicht. Deshalb soll das Postulat stehenbleiben. Eine Verbesserung soll erreicht werden; wie diese erfolgt, ist offen.

Urs Kaufmann (SP) sagt, in der Kommission sei man sich einig gewesen, dass die heutige Lösung nicht optimal ist. Es war jedoch auch zu bemerken, dass sich das Tiefbauamt auf die VSS-Normen beruft. Es war kein Wille erkennbar, wie das besser werden und wie man sich an Studien beteiligen könnte, um etwas zu erreichen. Deshalb ist das Signal des Landrats wichtig, dass gesagt wird, die heutige Lösung gemäss VSS-Normen ist nicht optimal und der Kanton soll sich dafür einsetzen sowie dort mitmachen, wo an Verbesserungen gearbeitet wird. Das Postulat soll nicht abgeschrieben werden, um ein Signal auszusenden, damit sich der Kanton einsetzt.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) erklärt, es gehe weniger um den Willen als vielmehr um die Sicherheit. Der Redner wiederholt, was er bereits in der Kommission gesagt hat: Es wird immer wieder von den schwächsten Verkehrsteilnehmenden gesprochen, von Velofahrenden und Autos. Von Fussgängern jedoch hört man etwas wenig. Hinsichtlich Fussgängerinseln sind Fussgänger die schwächsten Verkehrsteilnehmenden. Es wurde gesagt, die Verwaltung mache nichts oder zu wenig. Wie kann für möglichst viel Sicherheit gesorgt werden? Indem es verlässliche und bekannte Regeln gibt und diese durchgehend gelten. Im Kanton Basel-Landschaft überschreiten Verkehrs-

teilnehmende ab und zu eine Kantonsgrenze, insbesondere mit dem Velo oder dem Auto. Dass der Kanton sich an die gängigen Normen hält, hat nichts mit fehlendem Willen zu tun, sondern mit der Sorge, dass es verlässliche Regeln gibt, die möglichst vielen bekannt sind. Durchgehend geltende Regeln helfen auch, Sicherheit zu schaffen– auch für die Velofahrenden. Im Kanton sollen die gleichen Regeln gelten wie in Solothurn, Basel-Stadt, Aargau oder Jura. Andi Trüssel hat gesagt, nicht alle verfügen über einen Führerschein. Jedoch verhalten sich auch nicht alle mit Führerschein so, wie sie sollten. Die gilt jedoch ein Stück weit für alle Verkehrsteilnehmenden. Wie auch immer man unterwegs ist: Alle müssen die eigene Verantwortung wahrnehmen. Die Fussgängerinseln werden zur Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger geschaffen und mit Bedacht realisiert. Dass es keine Unfallschwerpunkte gibt, zeigt, dass der Kanton nicht ganz falsch liegt. Der Vorstoss darf abgeschrieben werden. Gäbe es genügend Platz, würde jede Norm eingehalten. Die Verhältnisse sind jedoch oft beengt, und es besteht ein Primat des Schutzes der Fussgängerinnen und Fussgänger. Mehr Schulung wäre sicher nicht schlecht, denn im Verkehr müssen alle aufpassen.

://: Eintreten ist unbestritten.

– *Beschlussfassung*

://: Mit 54:27 Stimmen bei 3 Enthaltungen wird das Postulat 2020/235 abgeschrieben.
